PRÉFET
DU NORD
Liberté
Égalité
Fraternité

Cabinet
Direction des Sécurités
BDSN

Arrêté portant règlement de police générale sur l'aérodrome de Lille-Lesquin

---

Le préfet de la région Hauts-de-France
Préfet du Nord

Vu la convention de Chicago de 1944, et notamment son annexe 17 relative à la sûreté ;

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

Vu le règlement (CE) n°272/2009 modifié de la commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n°300/2008 du parlement européen et du conseil ;

Vu le règlement (UE) n°1254/2009 modifié de la commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux Etats membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté ;

Vu le règlement (UE) n°2015/1998 de la commission européenne du 5 novembre 2015 fixant les mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;

Vu le règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du parlement européen et du conseil ;

Vu la décision restreinte C(2015) 8005 de la commission européenne du 16 novembre 2015 définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18 point a), du règlement n°300/2008 ;

Vu le règlement (CE) n°1108/2009 du parlement européen et du conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/C ;

Vu le code des communes et le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code des douanes communautaire et national, le code de la route, le code pénal, et le code de l'environnement ;

Vu le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le code du tourisme ;

Vu la loi n° 72-1138 en date du 22 décembre 1972 relative à la compétence territoriale du ministère public et des juridictions répressives sur certains aérodromes ;

Vu la loi n°2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances ;

Vu le décret n° 2004-374 modifié en date du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements ;

Vu le décret n° 2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles ;

Vu le décret n° 74-78 en date du 1er février 1974 relatif aux attributions des préfets en matière de maintien de l'ordre sur certains aérodromes ;

Vu le décret n° 2008-1299 du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité de l'aviation civile, et l'arrêté du 18 décembre 2019 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 73-1007 du 31 octobre 1973 modifié, relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;

Vu l'arrêté en date du 25 juin 1980 modifié portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;

Vu le décret n° 2005-316 du 29 mars 2005 relatif à l'agrément des agents des exploitants d'aérodrome habilités à constater certaines des infractions au code de la route ;

Vu le décret du 30 juin 2021 portant nomination de Monsieur Georges-François LECLERC, préfet de la région Hauts-de-France, préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, préfet du Nord ;

Vu l'arrêté interministériel en date du 7 janvier 2000 relatif à la répartition des missions de sécurité et de paix publiques entre la police nationale et la gendarmerie nationale sur l'emprise des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

Vu l'arrêté interministériel en date du 30 juillet 2012 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté interministériel en date du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté interministériel en date du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté sensible de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté ministériel en date du 1er septembre 2003 modifié relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique ;

Vu le classement de l'aérodrome de Lille-Lesquin (Nord) en liste n° 1 des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (situation au 6 avril 2022), en application des dispositions de l'article D.211-3 du code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté interministériel en date du 2 mai 2001 portant affectation de l'aérodrome de Lille-Lesquin (Nord) à titre principal, au ministère de l'équipement, des transports et du logement (direction générale de l'aviation civile), pour les besoins des transports aériens et de l'aviation générale, et à titre secondaire au ministère de l'intérieur pour les besoins de la sécurité civile ;

Vu l'arrêté en date du 23 janvier 1980 modifié du ministre des transports relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes et l'arrêté interministériel en date du 12 décembre 2000 relatif à l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes ;

Vu la convention en date du 31 décembre 2006 conclue, en application des articles L.221-1 (ou D.232-3) du code de l'aviation civile et de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, entre le ministre chargé de l'aviation civile et le syndicat mixte des aéroports de Lille-Lesquin et de Merville (SMALIM) ;

Vu le contrat de concession de service public du 25 juillet 2019 établie entre le SMALIM et la SAS Aéroport de Lille conformément à l'article 6 de la convention du 31 décembre 2006 ;

Vu le règlement d'utilisation des parcs de stationnement de l'aéroport de Lille en vigueur ;

Vu l'arrêté interministériel du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 25 novembre 1996 réglementant la circulation rue de la Drève, territoire de la zone aéroportuaire de Lille-Lesquin (Nord) ;

Vu les arrêtés préfectoraux en date des 26 mars 1996 et 5 juin 1998 autorisant l'infiltration des eaux pluviales ;

Vu l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2006 portant répartition entre la police nationale et la gendarmerie nationale des missions de sécurité et de paix publique ainsi que du maintien de l'ordre public sur l'emprise de l'aérodrome de Lille-Lesquin ;

Vu l'arrêté préfectoral du 6 décembre 2016 modifié portant règlement de police générale sur l'aérodrome de Lille-Lesquin ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 13 décembre 2019 délivrant l'agrément de sureté en qualité d'exploitant de l'aérodrome de Lille-Lesquin à la SAS Aéroport de Lille ;

Vu l'arrêté préfectoral du 3 novembre 2021 établissant une évaluation du risque pour la mise en œuvre de la surveillance et de rondes sur l'aérodrome de Lille-Lesquin ;

Vu l'arrêté préfectoral du 5 mai 2022 portant création d'une zone délimitée sur l'aérodrome de Lille-Lesquin ;

Vu l'arrêté préfectoral du 5 mai 2022 établissant une évaluation locale des risques en zone délimitée « Echo » de l'aérodrome de Lille-Lesquin ;

Vu l'arrêté préfectoral du 24 mai 2022 portant délégation de signature à Monsieur Richard SMITH, directeur de cabinet du préfet ;

Vu la délibération n° 02B965 en date du 20 décembre 2002 de "Lille métropole communauté urbaine" autorisant le refoulement des eaux usées vers le réseau communautaire ;

Vu l'avis du comité opérationnel de sûreté du 16 juin 2022 ;

Sur proposition du délégué de l'aviation civile Hauts de France Nord ;

ARRÊTE

SOMMAIRE

Titre I – Délimitation des zones, accès

Article 1 - Zones constituant l'aérodrome

Article 2 - Le côté ville

Article 3 - Le côté piste

Article 4 - La Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR)

Article 5 - Les Zones Délimitées (ZD)

Article 6 - L'accès au côté piste

Article 7 - L'accès à la Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR)

Article 8 - L'accès à la Zone Délimitée "Echo"

Article 8-1 - L'accès à la Zone Délimitée de maintenance des aéronefs

Titre II – Circulation des personnes

Article 9 - Circulation côté ville

Article 10 - Circulation en partie critique

Article 11 - Formation à la circulation sur l'aire de trafic

Article 12 - Circulation sur l'aire de manœuvre

Article 13 - Circulation dans les secteurs sous contrôle

Titre III – Circulation et stationnement des véhicules et engins

Chapitre 1 – Dispositions générales

Article 14 - Conditions de circulation

Article 15 - Conditions de stationnement

Article 16 - Conditions générales d'accès et de circulation en partie critique

Article 17 - Règles spéciales de circulation côté piste

Chapitre 2 – Dispositions spéciales à la circulation et au stationnement sur l'aire de manœuvre

Article 18 - Accès des personnes, des véhicules et engins sur l'aire de manœuvre

Article 19 - Circulation et stationnement

Article 20 - Formation à la circulation sur l'aire de manœuvre

Article 21 - Contrôle de la circulation automobile sur l'aire de manœuvre

Article 22 - Déplacement des aéronefs sur l'aire de manœuvre

Chapitre 3 – Dispositions spéciales relatives à la circulation et au stationnement des véhicules et engins sur l'aire de trafic

Article 23 - Accès des personnes, des véhicules et engins sur l'aire de trafic

Article 24 - Règles de circulation et de stationnement

Article 25 - Surveillance de la circulation et du stationnement sur l'aire de trafic

Titre IV – Mesures de protection contre l'incendie

Article 26 - Protection des bâtiments et installations

Article 27 - Dégagement des accès

Article 28 - Conduits de fumée

Article 29 - Permis de feu

Article 30 - Stockage des produits inflammables

Titre V – Précautions à prendre à l'égard des aéronefs et des véhicules

Article 31 - Interdiction de fumer et prévention du risque incendie

Article 32 - Consommation d'alcool et de substances ayant des effets sur la vigilance

Article 33 - Avitaillement des aéronefs en carburant

Titre VI – Prescriptions sanitaires

Article 34 - Dépôt et enlèvement des ordures, des déchets industriels et des matières de décharge

Article 35 - Nettoyage des toilettes d'avions

Article 36 - Rejets dans le réseau de collecte des eaux

Article 37 - Substances et déchets radioactifs

Titre VII – Conditions d'exploitation

Article 38 - Autorisation d'activité

Article 39 - Personnels

Article 40 - Sécurité aéroportuaire

Titre VIII – Police administrative générale

Article 41 - Interdictions diverses

Article 42 - Conservation du domaine de l'aérodrome

Article 43 - Maîtrise des nuisances sonores

Article 44 - Fauchage et culture – pacage des troupeaux

Article 45 - Prévention du péril animalier

Article 46 - Stockage de matériaux et implantation de bâtiments

Article 47 - Conditions d'usage des installations

Titre IX – Sanctions pénales et administratives

Article 48 - Commission de sûreté

Article 49 - Sanctions administratives

Article 50 - Sanctions pénales

Titre X – Dispositions finales

Article 51 - Abrogation du précèdent arrêté

Article 52 - Exécution du présent arrêté

Annexes :

- Descriptions des secteurs de sûreté et secteurs fonctionnels.

****

Titre I – Délimitation des zones, accès

Article 1er – Zones constituant l'aérodrome

L'ensemble des terrains constituant l'aérodrome de Lille-Lesquin(Nord), comprend les parties suivantes :

a. Le "côté ville", librement accessible au public, constitué des parties qui ne se trouvent pas "côté piste" ;

b. Le "côté piste", non librement accessible au public, dont l'accès réglementé n'est accordé qu'aux personnes et véhicules autorisés ;

c. La Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR), située côté piste, dont l'accès est soumis à contrôle d'accès et inspection filtrage systématiques des personnes et des véhicules ;

d. Une Zone Délimitée (ZD), située côté piste au nord de l'aérodrome, protégée par un dispositif de contrôle d'accès, constituée de la zone des aéronefs basés dont le club aérien de Lille Métropole ;

e. Une Zone Délimitée (ZD), située côté piste à l'extrémité ouest de l'aire commerciale secondaire, protégée par un dispositif de contrôle d'accès. Elle est constituée de deux hangars de maintenance ainsi que d'un magasin de pièces détachées et d'une partie de l'aire de stationnement Charlie.

Les secteurs de sûreté et secteurs fonctionnels côté piste sont définis en annexe.

Les limites du côté piste font l'objet d'une signalisation particulière, en tant que de besoin, prescrivant l'interdiction d'accès au public, aux personnes et aux véhicules non autorisés.

La délimitation entre côté ville et côté piste est constituée de clôtures et de bâtiments.

Les limites de ces zones figurent sur le plan annexé au présent arrêté.

La responsabilité des missions de sécurité et de paix publiques est assurée conformément à l'arrêté du 13 septembre 2006, portant répartition entre la police nationale et la gendarmerie nationale des missions de sécurité et de paix publique ainsi que du maintien de l'ordre public sur l'emprise de l'aérodrome de Lille-Lesquin.

La direction des douanes et des droits indirects intervient sur l'ensemble des zones, côté piste et côté ville, ainsi que sur l'accès de l'aéroport, pour ses missions de surveillance générale.

Toute modification permanente du zonage de l'aéroport ainsi que les modifications de zonage temporaires, dans le cadre de l'évènementiel ou de travaux, font l'objet d'un arrêté préfectoral, après avis technique de la délégation de l'aviation civile Hauts-de-France Nord.

Article 2 – Le côté ville

Le côté ville comprend toute la partie de l'aérodrome accessible au public.
Il est constitué notamment par :

a) les locaux de l'aérogare des passagers accessibles au public,

b) les locaux et zones accessibles au public de l'aviation générale y compris le terminal de l'aviation générale

c) les locaux du fret ainsi que les quais de chargement et de déchargement accessibles au public,

d) les parcs de stationnement pour véhicules automobiles ouverts au public,

e) le centre de rétention administrative de Lesquin (Nord),

f) le centre destiné à l'hébergement des gendarmes adjoints et aux bureaux du groupe d'intervention cynophile de la région de gendarmerie du Nord-Pas-de-Calais,

g) les routes et voies ouvertes à la circulation publique, la rue de la Drève à Lesquin (Nord) faisant l'objet d'un arrêté particulier de restriction de circulation,

h) les locaux des services de l'aviation civile accessibles au public.

Secteurs à accès restreint :

a) les locaux techniques, bâtiments et installations à accès contrôlés, associés à la tour de contrôle et concourant à la navigation aérienne,

b) la centrale électrique,

c) les salles de livraison bagages ainsi que leurs dépendances, dont l'accès n'est autorisé, hors les passagers débarquant à l'arrivée, que pour des raisons de service. L'exploitant doit s'assurer que personne ne puisse pénétrer, et qu'aucun objet ne puisse être introduit en zone côté piste depuis ce secteur. Tout contrevenant à cette disposition de l'arrêté préfectoral s'expose à une contravention de troisième classe.

d) les locaux du ministère de l'intérieur implantés sur l'emprise de l'ancienne base hélicoptère de la sécurité civile,

e) la galerie technique située sous l'aérogare passagers (voie logistique).

Article 3 – Le côté piste

Le côté piste, dont la préservation de l'intégrité fait l'objet de mesures mise en œuvre et de consignes d'exploitation établies par chacun des exploitants des installations concernées, est constitué notamment par :

a) la zone située entre les portes permettant l'accès au poste d'inspection filtrage (PIF) des passagers et les postes de contrôle des passagers, de leurs bagages cabine ainsi que des personnes autres que les passagers,

b) l'entrée du poste d'inspection filtrage (PIF) du terminal aviation générale,

c) l'entrée du poste d'inspection filtrage (PIF) situé au rez-de-chaussée (niveau 0) de l'aérogare passagers,

d) le sas côté piétons à l'entrée du poste d'accès routier d'inspection filtrage (PARIF),

e) le sas côté véhicules à l'entrée du poste d'accès routier d'inspection filtrage (PARIF),

d) la zone d'implantation de la rampe d'approche de la piste 26,

f) le secteur de l'aérogare de fret, y compris la cour de service et voie de circulation périphérique, dont l'accès est réglementé.

Les limites de ces zones figurent sur les plans annexés au présent arrêté.

Article 4 – La Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR)

La Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR) située côté piste, dont l'accès est soumis à l'inspection filtrage des personnes et des véhicules systématique, comprend notamment :

1 – L'Aire de mouvement comprenant :

- l'aire de manœuvre : partie de l'aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic,
- l'aire de trafic : aire définie, sur l'aérodrome, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien,

2 – Les bâtiments et installations techniques comprenant notamment :

- les bâtiments abritant le matériel et le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (S.S.L.I.A.),
- les hangars et installations pour les compagnies aériennes ou d'autres usagers,
- les installations destinées à permettre l'avitaillement des aéronefs en carburants,
- les moyens de radionavigation du service de la navigation aérienne,
- la zone de tri des bagages à l'arrivée,
- et d'une manière générale, toutes les installations concourant à l'exploitation de l'aérodrome qui nécessitent une protection particulière, notamment la zone des bureaux de l'aérogare passagers et en particulier le niveau 0 mètre de l'ascenseur utilisé par le service des litiges bagages ; le niveau 6 mètres étant situé côté ville.

3 – Les secteurs sous contrôle, notamment composés :

- des salles d'embarquement des passagers et de leurs abords dans l'aérogare passagers et le terminal aviation générale,
- de la zone de tri-bagages au départ,
- des aires de stationnement où s'effectuent les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers et du fret.

Article 5 – Les zones Délimitées

Deux zones délimitées sont définies comme suit :

- La zone délimitée côté piste dite « Echo », située au Nord de l'aérodrome est protégée par un système de contrôle d'accès permanent. Elle comprend l'aire de stationnement Echo et la limite des bâtiments circonscrivant cette aire.
- La zone délimitée de côté piste dite de « maintenance des aéronefs », située à l'extrémité ouest de l'aire commerciale secondaire est protégée par un système de contrôle d'accès permanent. Elle comprend les deux hangars de maintenance ainsi que le magasin de pièces détachées et une partie de l'aire de stationnement du parking Charlie.

Article 6 – L'accès au côté piste

Toute personne doit être munie d'une autorisation pour être admise côté piste.
Pour accéder au côté piste, tout véhicule doit disposer d'un laissez-passer matérialisé par une contremarque de véhicule.

L'exploitant d'installations situées côté piste établit les consignes d'exploitation, notamment, celles relatives à l'autorisation d'accès et de circulation des personnes et des véhicules, conformément à la réglementation en vigueur.

Article 7 – L'accès à la Partie Critique de la Zone de Sûreté à Accès Réglementé (PCZSAR)

Toute personne doit être titulaire d'un titre de circulation pour être admise en PCZSAR.
Pour accéder en PCZSAR, tout véhicule doit disposer d'un laissez-passer matérialisé par une contremarque de véhicule.

L'exploitant d'installations situées en PCZSAR établit un programme de sûreté, ainsi que des consignes d'exploitation, notamment celles destinées à préserver l'intégrité de ses installations ainsi que les conditions d'autorisation d'accès et de circulation des personnes et des véhicules, conformément à la réglementation en vigueur.

Avant de pénétrer dans la partie critique, il est procédé à une inspection filtrage systématique :
- des personnes et des objets transportés,
- des véhicules et de leur contenu,

selon les modalités définies par la réglementation en vigueur.

1 - Accès communs à la partie critique depuis le côté ville

Les accès communs à la partie critique depuis le côté ville sont les suivants :
- le portail d'accès automatique pour les personnes, les véhicules et les biens et produits, situé près de la brigade de gendarmerie des transports aériens,
- un accès pour les personnes et les biens et produits, situé au niveau 0 de l'aérogare passagers,
- un accès prioritaire de type coupe-file aménagé pour les personnels et les équipages, au poste d'inspection filtrage des passagers, situé au niveau "départs", à l'extrémité ouest de l'aérogare passagers,
- un accès pour les personnes et les objets transportés au poste d'inspection filtrage du terminal aviation générale.

2 – Accès à la partie critique, depuis les zones délimitées

a) Accès depuis la Zone Délimitée « Echo » :

L'accès à l'aire de manœuvre depuis cette zone est réservée aux aéronefs au départ depuis l'aire de stationnement Echo.
L'accès depuis la Zone Délimitée « Echo » vers un point situé en PCZSAR est interdit à toutes personnes, véhicules ou engins, à l'exception des véhicules d'intervention des pompiers d'aérodrome, et de leurs occupants, qui restent sous surveillance vidéo durant la totalité de leur présence en ZD.

b) Accès depuis la Zone Délimitée de maintenance des aéronefs

Le site de maintenance des aéronefs, constitué de deux hangars de maintenance ainsi que d'un magasin de pièces détachées et d'une partie de l'aire de stationnement du parking Charlie est délimitée par une clôture de sûreté et deux portails :

- Le portail d'accès avion, seul accès à la PCZSAR pour les opérateurs de maintenance implantés dans la zone. Il est utilisé pour le transfert des aéronefs lors des opérations de maintenance et des livraisons « gros volumes ».

- Il existe également un portail, entre la zone de maintenance des aéronefs et la PCZSAR, permettant l'accès aux installations, par les services de sécurité aéroport, en cas d'urgence (incendie/évacuation). Ce portail est fermé par une clé détenue par le SSLIA de l'aéroport situé en PCZSAR.

Les modalités d'accès à la partie critique depuis la zone de maintenance des aéronefs, dans le cadre du transfert d'un aéronef, sont les suivantes :

- Inspection filtrage systématique des personnes intervenant dans le transfert en partie critique de l'aéronef et des objets transportés ;
- Inspection filtrage systématique des véhicules intervenant dans le transfert de l'aéronef ;
- Fouille de sûreté de l'aéronef, à son point d'arrivée en PCZSAR, à tout moment avant son départ en vol.

3 – Autres accès à la partie critique

Les occupants et les utilisateurs bénéficiant d'un accès à la partie critique depuis leurs installations ou à partir de l'un des portails périphériques de l'aéroport dont ils ont la jouissance, doivent se conformer aux modalités relatives aux conditions d'accès à la partie critique définies dans le présent arrêté.

Il appartient aux occupants ou utilisateurs de l'accès de mettre en œuvre leur propre inspection filtrage, avec leurs propres moyens, dans le respect des modalités définies par la réglementation en vigueur.

4 – Exemptions d'inspection filtrage à l'entrée de la partie critique

Les catégories de personnes et de passagers exemptées d'inspection filtrage sont celles prévues par la réglementation en vigueur.

Article 8 – L'accès à la Zone Délimitée « Echo »

L'accès en Zone Délimitée est permis dans le cas de passagers accompagnant un pilote ou un élève pilote et sous la responsabilité de celui-ci, ainsi que pour toute personne titulaire d'un titre de circulation portant le secteur fonctionnel PAB (Parking des Aéronefs Basés), et aux personnes ayant reçu un titre de circulation "accompagné", selon les modalités précisées dans l'article 10 suivant.

Les accès à la Zone Délimitée, située côté piste au Nord de l'aérodrome sont les suivants :

1 – Accès communs à la Zone Délimitée depuis le côté ville

Les accès communs à la Zone Délimitée, depuis le côté ville, des personnes des organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone Nord des aéronefs basés et du club aérien sont les suivants :

- Porte du bâtiment PK 28 situé entre les tranches 1 et 2 des hangars des aéronefs basés équipée d'un système de contrôle d'accès permanent ;
- Portail automatique 19 PA situé à l'entrée de la tranche 1 des hangars des aéronefs basés, équipé d'un système de contrôle d'accès permanent.

2 – Accès privatifs à la Zone Délimitée depuis le côté ville

Les occupants et utilisateurs bénéficiant d'un accès à la zone délimitée depuis leurs installations doivent mettre en œuvre leur propre contrôle d'accès, dans le respect des modalités définies par la réglementation en vigueur, et se conformer au présent arrêté.

3 – Accès à la zone délimitée depuis la partie critique de l'aire de manœuvre

Après avoir accédé en zone délimitée depuis la partie critique de l'aire de manœuvre, il est interdit d'effectuer tout transfert de personne, de véhicule, d'engin ou d'aéronef vers une autre aire de l'aéroport depuis cette zone délimitée ; l'accès à l'aire de manœuvre depuis cette zone étant réservée aux aéronefs au départ de l'aéroport.

4 – Modalités particulières applicables aux exploitants de la zone délimitée

Les modalités particulières applicables aux exploitants de la zone délimitée sont les suivantes :

- Protection de la zone et des aéronefs par des mesures appropriées, en particulier : s'assurer de la fermeture de l'accès après son passage, ne pas entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs de fermeture ou de contrôle d'accès, ne pas faciliter l'entrée côté piste de personnes dépourvues des autorisations nécessaires, ne pas prêter le badge d'accès à un tiers pour quelque motif que ce soit ;

- Attention particulière portée aux nouveaux clients ou utilisateurs qui ne sont pas connus et prise de garanties, notamment quant au sérieux et à la motivation de ces nouveaux clients, au moment des formalités d'inscription ;

- Appel aux services de gendarmerie pour un constat :
  - de tout comportement ou toute modification dans l'activité de la clientèle susceptible d'apparaître comme inhabituel ;
  - de tout doute sur le maintien de l'intégrité lié à un passager ou un bagage transporté.

Article 8-1 – L'accès à la Zone Délimitée de maintenance des aéronefs

L'accès en Zone Délimitée de maintenance des aéronefs est autorisé :
- à toute personne titulaire d'une autorisation en cours de validité ;
- à toute personne dont l'accompagnement est assuré par un représentant de l'un des opérateurs de maintenance implantés dans la zone, titulaire d'une autorisation en cours de validité ;
- aux personnes ayant reçu un titre de circulation « accompagné », selon les modalités précisées dans l'article 10 suivant.

Les accès à la zone délimitée de maintenance des aéronefs sont les suivants :

1 – Accès privatifs à la zone délimitée depuis le côté ville
Les occupants bénéficiant d'un accès à la zone délimitée depuis leurs installations mettent en œuvre leur propre contrôle d'accès, dans le respect des modalités définies par la réglementation en vigueur, et se conforment au présent arrêté.

2 – Modalités particulières applicables aux exploitants de la zone délimitée
Les modalités particulières applicables aux exploitants de la zone délimitée sont les suivantes :
Protection de la zone et des aéronefs par des mesures appropriées, en particulier : s'assurer de la fermeture de l'accès après son passage, ne pas entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs de fermeture ou de contrôle d'accès, ne pas permettre l'entrée côté piste de personnes dépourvues des autorisations nécessaires, ne pas prêter le titre de circulation à un tiers pour quelque motif que ce soit.

Titre II – Circulation des personnes

Article 9 – Circulation côté ville

L'accès à certains bâtiments, locaux ou installations se trouvant côté ville ainsi qu'à leurs voies de desserte, peut être réglementé pour des raisons relatives à la réglementation douanière, à la sécurité ou à l'exploitation par l'autorité préfectorale ou son représentant et, chacun dans son domaine de compétence, par le directeur régional des douanes et des droits indirects, par l'exploitant d'aérodrome ou le directeur de la sécurité de l'aviation civile-Nord (DSAC Nord), ou son représentant qualifié, le délégué de l'aviation civile Hauts-de-France Nord.

Les services de l'Etat (police, douanes, gendarmerie) et l'exploitant d'aérodrome, (après coordination avec les services compétents de l'Etat) peuvent, si les circonstances l'exigent, faire interdire totalement ou partiellement l'accès côté ville ou limiter l'accès à certains locaux aux personnes dont la présence se justifie par une obligation professionnelle.

L'exploitant d'aérodrome peut subordonner l'accès ou l'utilisation de certaines parties côté ville au paiement de redevances.

Article 10 – Circulation en partie critique

Les personnes admises à circuler en partie critique sont les suivantes :

1 - Personnes titulaires d'une commission
Les personnels des douanes, de la police et de la gendarmerie, titulaires d'une carte ou commission comportant droit de réquisition pour l'exercice de leurs fonctions dans le cadre de missions sur l'aérodrome.

2 - Passagers et membres d'équipage

- Les passagers munis d'un document de transport lorsqu'ils voyagent dans le cadre d'un contrat de transport.

- Les membres d'équipage des aéronefs publics, militaires ou privés, munis de leur licence de navigant en cours de validité. Pour ces trois catégories de personnes, l'autorisation n'est valable que pour se rendre du côté ville à l'avion ou aux locaux de leur entreprise, et vice-versa, en empruntant les accès aménagés à cet effet. Les navigants professionnels rattachés à un établissement d'une entreprise de transport aérien situé sur le territoire national sont soumis, en partie critique, à la possession et au port apparent d'une carte de navigant au format I.S.O. 7810. En partance et en retour d'une destination hors Schengen, les membres d'équipage sont tenus de se soumettre au contrôle transfrontière.

- Les passagers des avions particuliers lorsqu'ils sont placés sous la conduite et la surveillance du personnel navigant muni de sa licence de navigant.

- Les élèves navigants doivent être en possession d'une attestation d'entrée en formation délivrée par l'organisme de formation où ils sont inscrits.

3 - Autres personnes
Les autres personnes admises à pénétrer et à circuler en partie critique en raison de leurs fonctions doivent être munies, suivant le cas, de l'un des titres de circulation suivants :

- titre de circulation "national" : valable sur les aérodromes de l'ensemble du territoire national ;

- titre de circulation "régional" : valable sur les aérodromes d'une ou plusieurs délégations de l'aviation civile, délivré aux seuls fonctionnaires ou agents de l'Etat en raison des missions qui leur sont confiées ;

- titre de circulation "local Lille-Lesquin" donnant accès, selon le cas :
  - à l'ensemble de la partie critique ou à un ou plusieurs de ses secteurs définis en annexe,
  - à l'un des secteurs du côté piste définis en annexe ;

- titre de circulation "accompagné" : remis par la PAF ou la GTA, il donne accès à la partie critique et aux zones délimitées, sous réserve d'un accompagnement en permanence par une personne titulaire d'un titre de circulation national, régional ou local valide pour les secteurs concernés ;

- laissez-passer temporaire remis par la PAF ou la GTA à des personnes n'exerçant pas une activité régulière sur l'aérodrome, mais déjà titulaires d'un titre de circulation soumis à habilitation nationale en cours de validité, et leur permettant d'accéder côté piste d'un aérodrome français ;

Les modalités de délivrance et d'utilisation des titres de circulation locaux sont précisées par la circulaire du 14 mai 2010 relative à la délivrance des titres de circulation des personnes dans la zone réservée des aérodromes.

À compter du 31 mars 2016, la délivrance du secteur fonctionnel "TRA" est conditionnée par la fourniture de l'attestation de formation à la sécurité sur l'aire de trafic.

L'édition des supports matérialisant le titre de circulation peut être subordonnée au paiement d'une redevance au service gestionnaire.

Tout titulaire d'un titre de circulation est tenu :

- de le porter de façon visible pendant toute la durée de son séjour en partie critique,
- de le présenter à toute réquisition des fonctionnaires ou militaires chargés de la police de l'aérodrome,
- d'être en mesure de présenter un document attestant de son identité,
- de se soumettre, ainsi que ses bagages, aux dispositifs en vigueur d'inspection-filtrage,
- de ne pas entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès en partie critique,
- de ne pas faciliter l'entrée en partie critique de personnes dépourvues des autorisations nécessaires,
- de n'accéder qu'aux secteurs qui lui ont été autorisés, uniquement pour les besoins de son activité sur l'aérodrome,
- de s'assurer de la fermeture et du verrouillage de l'accès après son passage,
- de ne pas le prêter à un tiers pour quelque motif que ce soit,
- de signaler dans les plus brefs délais à son employeur, ainsi qu'aux services compétents de l'Etat, la perte ou le vol dudit titre,
- de restituer celui-ci, dès la cessation de son activité dans la zone de sûreté à accès réglementé de l'aérodrome, à l'entité qui a formulé la demande ou, si ce n'est pas possible, aux services compétents de l'État.

Lorsqu'il accompagne le titulaire d'un titre de circulation "accompagné", le titulaire d'un titre de circulation national, régional ou local est tenu de signaler immédiatement aux services compétents de l'Etat toute impossibilité d'assurer l'accompagnement dudit titulaire ou tout changement d'accompagnant dudit titulaire.

Le titulaire d'un titre d'accès "accompagné" est tenu de ne se déplacer en partie critique de l'aérodrome qu'accompagné par la personne désignée par l'entreprise ou l'organisme à l'origine de la demande de délivrance dudit titre.

La circulation des personnes ayant accès à la partie critique de l'aérodrome est soumise aux conditions fixées tant par les règlements de la circulation aérienne que par les mesures particulières d'application édictées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile nord ou son représentant dûment qualifié.
Le port d'un vêtement à haute visibilité, conforme à la norme européenne EN 471, est obligatoire pour toute personne évoluant à pied sur les aires de mouvement, excepté pour les passagers.

Le personnel associé à l'exploitation à l'entretien et à la gestion de l'aérodrome, ainsi que les personnes autorisées et circulant, non accompagnées, sur l'aire de mouvement, doivent avoir reçu de leur employeur une formation relative aux risques inhérents aux activités en milieu aéroportuaire où ils sont amenés à travailler.

Article 11 – Formation à la circulation sur l'aire de trafic

Conformément à la réglementation en vigueur :
- la formation adéquate des personnes non accompagnées opérant sur l'aire de mouvement ou toute autre aire opérationnelle est obligatoire, et
- la formation par l'employeur à la circulation sur l'aire de trafic est obligatoire, avant sa prise de fonction, pour toute personne ayant la nécessité de conduire un véhicule ou un engin sur l'aire de trafic.

Cette formation à la circulation des piétons et véhicules sur l'aire de trafic se décline en une formation à la sécurité sur l'aire de trafic et une formation à la conduite sur l'aire de trafic. Pour les personnes ayant un accès unique à l'aire de trafic Echo (secteur fonctionnel PAB), la formation à la circulation est adaptée aux caractéristiques de cette aire de trafic.

Ces formations peuvent être sous-traitées et assurées, notamment, dans le cadre de protocoles d'accord locaux, par :

- soit l'exploitant d'aérodrome,

- soit le Service de la Navigation Aérienne Nord (SNA/Nord), pour des besoins propres ou spécifiques,
- soit un employeur tiers pouvant intervenir sur l'aire de trafic.

Elles se composent d'une formation théorique et d'une formation pratique.
La formation théorique est effectuée sur la base d'un programme de formation spécifique à l'aérodrome, établi par l'exploitant d'aérodrome et mis à disposition de chaque employeur concerné.
La formation pratique consiste en la circulation accompagnée sur l'aire de trafic, permettant aux candidats de se familiariser avec les conditions réelles d'exploitation d'un aérodrome.

En cas de modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation, l'exploitant d'aérodrome diffuse les éléments d'information correspondants à ses agents et aux employeurs concernés qui assurent la transmission de l'information à leurs propres agents.
Des actions de sensibilisation sont également menées par l'exploitant d'aérodrome et relayées par les employeurs concernés auprès de leurs agents, s'il s'avère que des zones géographiques ou des configurations d'infrastructure de l'aérodrome sont considérées comme potentiellement dangereuses.

L'exploitant d'aérodrome, le prestataire de service de la navigation aérienne ou l'employeur pouvant intervenir sur l'aire de trafic définit, selon le cas, l'organisation des formations, leur support pédagogique, leur fréquence, et les moyens à mettre en œuvre pour les réaliser, y compris si besoin les modalités applicables à la sous-traitance.

L'organisme ayant assuré la formation délivre l' "attestation de suivi de formation à la sécurité sur l'aire de trafic" et l' "attestation de suivi de formation à la conduite sur l'aire de trafic" le cas échéant, s'il estime que la personne concernée a suivi, de manière complète et satisfaisante, la formation appropriée pour circuler sur l'aire de trafic.
Cette attestation, qui mentionne sa date de délivrance, a une durée de validité maximale de cinq ans.

Article 12 – Circulation sur l'aire de manœuvre

L'accès à l'aire de manœuvre est strictement réservé aux personnels de sécurité, de surveillance, d'entretien et d'assistance spécialement habilités à cet effet.

En cas d'accident ou d'incident et plus particulièrement lorsqu'un aéronef est immobilisé sur une piste ou voie de circulation, les personnels de dépannage sont autorisés à accéder à l'aire de manœuvre après accord du service de la circulation aérienne.

Les agents des douanes et ceux chargés de la police de l'aérodrome peuvent accéder à l'aire de manœuvre, dans la mesure requise par l'exercice de leurs fonctions, après accord du service de la circulation aérienne.

Article 13 – Circulation dans les secteurs sous contrôle

Les salles sous contrôle de police, de douane ou de santé ainsi que les locaux affectés au transit ne sont normalement accessibles qu'aux passagers munis d'un titre de transport valide, aux personnels des services publics et compagnies aériennes ou aux personnes autorisées à y pénétrer pour raison de service.

A l'exception des services de police, de douane et de gendarmerie dans le cadre de leurs missions, l'accès aux secteurs sous contrôle n'est autorisé que par les passages aménagés à cet effet et dans les conditions fixées par le présent arrêté.
Tous les passagers des vols privés ou commerciaux en provenance ou à destination de pays en dehors de l'espace Schengen doivent être présentés au contrôle transfrontière mis en œuvre par le service compétent. Les entités ayant en charge l'accompagnement des passagers sont responsables du respect des cheminements à utiliser.
L'infraction constatée est sanctionnée conformément aux dispositions prévues à l'article R 610-5 du code pénal.

Titre III – Circulation et stationnement des véhicules et engins

Chapitre 1 – Dispositions générales

Article 14 – Conditions de circulation

Les conducteurs de véhicules ou engin circulant ou stationnant dans les limites de l'aérodrome sont tenus d'observer les règles générales de circulation édictées par le code de la route.

Ils doivent également se conformer à la signalisation existante et obtempérer aux injonctions que peuvent leur donner les agents relevant du service chargé de la circulation aérienne, les fonctionnaires de la police, les militaires de la gendarmerie et les agents des douanes.

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que toute personne autorisée à accéder sans escorte à l'aire de manœuvre ou d'autres aires d'exploitation soit dûment formée et qualifiée pour le faire.

Article 15 – Conditions de stationnement

Les véhicules automobiles ne doivent stationner qu'aux emplacements réservés à cet effet, tant côté ville que côté piste. Tout stationnement est interdit en dehors de ces emplacements.

La durée de stationnement est strictement limitée à la durée de la présence sur l'aérodrome de la personne qui utilise le véhicule automobile ou la remorque ou, s'il s'agit de véhicules automobiles appartenant à des passagers aériens, à la période comprise entre leur départ et leur retour.

Le stationnement peut, selon les emplacements, être limité à une durée particulière, annoncée par une signalisation appropriée.

Au niveau de la zone de fret, les quais sont accessibles uniquement aux usagers de l'aérogare de fret, le délai maximum de stationnement à quai ne pouvant excéder 24 heures.

L'exploitant d'aérodrome fixe :

- les limites des parcs publics,
- les emplacements affectés aux véhicules automobiles de service et aux véhicules automobiles des personnels travaillant sur l'aérodrome,
- les emplacements réservés affectés aux taxis, autocars, voitures de louage, véhicules des transporteurs privés, véhicules de petite remise, véhicules motorisés à 2 ou 3 roues, véhicules de tourisme avec chauffeur, services de transport occasionnels et véhicules de transport en commun, ainsi que les conditions d'utilisation de ces différents emplacements et des installations de l'aérodrome.

L'accès, l'usage et les conditions d'utilisation des parcs de stationnement et des emplacements spécialement affectés sont soumis aux prescriptions du règlement d'utilisation des parcs de stationnement de l'aéroport de Lille.

Sur prescription d'un officier de police judiciaire, les véhicules automobiles en stationnement irrégulier peuvent, aux frais de leur propriétaire, être mis en fourrière. Ils ne seront rendus à leur propriétaire qu'après remboursement des frais exposés pour leur enlèvement et paiement d'une redevance pour l'emplacement occupé, sans préjudice de la réparation des autres dommages ou préjudices éventuels.

L'enlèvement des véhicules immatriculés à l'étranger, hors Union européenne ou sous régime suspensif, qui seraient abandonnés côté ville, ou éventuellement côté piste, est subordonné à l'information préalable des services douaniers.

Article 16 – Conditions générales d'accès et de circulation en partie critique

Sont seuls autorisés à accéder et à circuler, dans tout ou partie de la partie critique, dans les conditions définies aux chapitres II et III du présent titre :

1 - Les véhicules et engins spéciaux :
a) du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs (SSLIA),

b) des services de police, de gendarmerie, des douanes, de l'aviation civile et de Météo France,

c) du service chargé de la navigation aérienne,

d) des services de l'exploitant d'aérodrome,

e) des compagnies aériennes, des sociétés de distribution de carburants pour l'aviation et des organismes et entreprises titulaires d'une autorisation.

2 - Les véhicules privés dont les occupants sont munis d'une autorisation d'accès :
Les véhicules des visiteurs qui concourent à l'activité en PCZSAR et ZD de l'aéroport, munis d'une autorisation d'accès temporaire pour une durée n'excédant pas 24 heures et accompagnés, par une personne autorisée, pendant leur circulation en partie critique ou en zones délimitées.

3 - Exceptionnellement et en cas de nécessité :
- Les véhicules et engins des services de secours autres que ceux de l'aérodrome, les véhicules et engins des services d'assistance médicale, les ambulances et les véhicules ou groupes de véhicules convoyés par la gendarmerie ou par un agent ayant été formé à la conduite sur l'aire de trafic ou sur l'aire de manœuvre.

- Les véhicules et engins spéciaux mentionnés aux alinéas a, b, c et d ci-dessus doivent être munis d'une signalisation spéciale permettant de les identifier.
Ils sont autorisés à circuler dans tous les secteurs qui composent les parties critiques, à la condition de se conformer aux dispositions particulières prévues aux chapitres 2 et 3 ci-dessous et relatives à la circulation et au stationnement sur l'aire de manœuvre et sur l'aire de trafic.

Tous les véhicules automobiles, y compris ceux des services de l'Etat munis d'une signalisation spéciale, doivent être munis d'un laissez-passer et d'une attestation écrite portant le nom du propriétaire, les références du laissez-passer et d'immatriculation du véhicule automobile.
Les laissez-passer de véhicules et les attestations sont délivrés par l'exploitant d'aérodrome. Ils sont répertoriés et affectés à des véhicules déterminés. La liste en est communiquée à la brigade de gendarmerie des transports aériens.

Le laissez-passer doit être placé de façon apparente à l'avant du véhicule automobile. L'attestation doit être conservée à l'intérieur du véhicule et présentée à tout contrôle.

La délivrance d'un laissez-passer de véhicule peut donner lieu au paiement d'une redevance au service gestionnaire.

4 – Exemptions d'inspection-filtrage pour certains véhicules :
Les catégories de véhicules exemptées d'inspection filtrage sont celles prévues par la réglementation en vigueur.

Article 17 – Règles spéciales de circulation côté piste

Les conducteurs doivent faire preuve de toute prudence rendue nécessaire par les risques particuliers inhérents à l'exploitation de l'aérodrome.

Les déplacements des véhicules autorisés sont limités au besoin du service.

La vitesse doit, notamment, être limitée de telle façon que le conducteur reste maître de son véhicule. Elle ne doit en aucun cas être supérieure à 30 km/heure, hormis pour les mesures de glissance.

Les conducteurs sont également tenus de laisser, dans tous les cas, la priorité aux aéronefs et d'obéir aux injonctions données à cet effet par les agents relevant du service chargé de la circulation aérienne.

Lorsque les procédures par faible visibilité (LVP) sont en vigueur, les personnes et les véhicules qui circulent sont limités aux services de l'Etat, aux services de secours, et au minimum indispensable requis par les besoins de l'exploitation et de l'entretien de l'aérodrome.

Chapitre 2 – Dispositions spéciales à la circulation et au stationnement sur l'aire de manœuvre

Article 18 – Accès des personnes, des véhicules et engins sur l'aire de manœuvre

Sont seuls autorisés à circuler sur l'aire de manœuvre et ses zones de servitude :
- les personnes possédant le secteur fonctionnel MAN sur leur titre de circulation, ainsi que l'attestation de suivi de formation à la circulation sur l'aire de manœuvre. La possession de ces deux documents vaut autorisation de circuler sur l'aire de manœuvre ;
- les véhicules automobiles et engins spéciaux équipés de radio, de gyrophare et de marquage par des couleurs bien visibles, mentionnés aux alinéas a, b, c et d de l'article 16 ci-dessus et à l'alinéa e du même article spécialement autorisés à cet effet.

Article 19 – Circulation et stationnement

La circulation et le stationnement sur les pistes et voies de circulation ainsi que dans leurs zones de servitude sont subordonnés à une autorisation qui doit être demandée à la tour de contrôle.

Aucun véhicule automobile ne doit être laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de manœuvre.

Article 20 – Formation à la circulation sur l'aire de manœuvre

Conformément à la réglementation en vigueur, la formation par l'employeur à la circulation sur l'aire de manœuvre est obligatoire, avant sa prise de fonction, pour toute personne, ayant la nécessité de conduire un véhicule ou un engin sur l'aire de manœuvre.

Cette formation peut être sous-traitée et assurée, notamment dans le cadre de protocoles d'accord locaux, soit par :
- l'exploitant d'aérodrome,
- le Service de la Navigation Aérienne Nord (SNA/Nord) pour des besoins propres ou spécifiques,
- un employeur tiers pouvant intervenir sur l'aire de manœuvre après accord du SNA/Nord et de la DSAC Nord.

Elle se compose d'une formation théorique et d'une formation pratique :
- La formation théorique est effectuée sur la base d'un programme de formation spécifique à l'aérodrome.

Ce programme est établi conjointement par l'exploitant d'aérodrome et le SNA/Nord.
- La formation pratique consiste en la conduite accompagnée sur l'aire de manœuvre, permettant aux candidats de se familiariser avec l'infrastructure, l'environnement, la radiotéléphonie, la phraséologie et les conditions réelles d'exploitation de l'aérodrome.

En cas de modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation, l'exploitant d'aérodrome ou le SNA/Nord ou les employeurs concernés diffusent les éléments d'information correspondants à leurs agents respectifs ainsi qu'aux tiers concernés qui assurent la transmission de l'information à leurs propres agents.
Des actions de sensibilisation sont également menées par l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire de services de navigation aérienne ou les employeurs concernés auprès de leurs agents s'il s'avère que des zones géographiques ou des configurations d'infrastructure de l'aérodrome sont considérées comme potentiellement dangereuses.

L'exploitant d'aérodrome, le SNA/Nord ou l'employeur tiers pouvant intervenir sur l'aire de manœuvre définit, selon le cas, l'organisation de la formation, son support pédagogique, sa fréquence, et les moyens à mettre en œuvre pour la réaliser, y compris si besoin les modalités applicables à la sous-traitance.

L'organisme ayant assuré la formation délivre l' "attestation de suivi de formation à la circulation sur l'aire de manœuvre", s'il estime que l'agent concerné a suivi, de manière complète et satisfaisante, la formation appropriée pour conduire sur l'aire de manœuvre.
Cette attestation, qui mentionne sa date de délivrance, a une durée de validité maximale de trois ans.

Pour les besoins de la formation pratique, une personne en formation à la circulation sur l'aire de manœuvre peut conduire et communiquer par radio avec la tour de contrôle sur l'aire de manœuvre, sous la responsabilité d'une personne habilitée à assurer cette formation.

Article 21 – Contrôle de la circulation automobile sur l'aire de manœuvre

Le contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre et dans ses zones de servitude est assuré par le personnel relevant du service chargé de la circulation aérienne et par la gendarmerie des transports aériens.

Article 22 – Déplacement des aéronefs sur l'aire de manœuvre

Le déplacement des aéronefs, tractés ou non tractés, sur l'aire de manœuvre est subordonné à une autorisation de la tour de contrôle. Une liaison par radio doit être maintenue avec la tour de contrôle pendant toute la durée du déplacement. Le pilote de l'aéronef doit être titulaire d'un titre aéronautique valide ou le convoyeur doit posséder l'habilitation à circuler sur l'aire de manœuvre.

Chapitre 3 – Dispositions spéciales relatives à la circulation et au stationnement des véhicules et engins sur l'aire de trafic

Article 23 – Accès des personnes, des véhicules et engins sur l'aire de trafic

Sont seuls autorisés à circuler sur l'aire de trafic ainsi qu'à traverser les voies de circulation qui leur sont contiguës :
- les personnes possédant le secteur fonctionnel TRA sur leur titre de circulation ainsi que l'attestation de suivi de formation à la circulation sur l'aire de trafic. La possession de ces deux documents valant autorisation de circuler sur l'aire de trafic ;
- les véhicules et engins spéciaux équipés de gyrophares (non requis sur les voies de service) mentionnés aux alinéas a, b, c et d de l'article 16 ci-dessus ;
- les véhicules mentionnés à l'alinéa e du même article, spécialement autorisés à cet effet ;
- en cas de nécessité, les véhicules des services de secours autres que celui de l'aérodrome, les véhicules et engins des services d'assistance médicale, les ambulances et les véhicules escortés ; ces véhicules sont accompagnés par un véhicule habilité à circuler sur l'aire, sauf sur autorisation du service chargé du contrôle aérien.

Article 24 – Règles de circulation et de stationnement

Les conducteurs de véhicules, engins et matériels doivent observer les règles du code de la route, étant toutefois précisé que l'usage des feux de route est interdit en toutes circonstances. La vitesse doit être limitée de façon telle que le conducteur reste constamment maître de son véhicule. Elle ne doit, en aucun cas, ni sur les aires, ni sur les routes en bordure des aires, dépasser 30 km/heure, hormis pour les mesures de glissance.

Les déplacements des véhicules et engins autorisés doivent être limités aux besoins du service et au tractage de quatre éléments sur roues.

La justification de la présence de tout véhicule ou engin en un point quelconque des aires peut toujours être exigée de son conducteur ou de son occupant, exception faite pour ceux mentionnés aux alinéas a, b et c de l'article 16 ci-dessus.

Les conducteurs sont tenus de laisser, en toutes circonstances la priorité aux aéronefs même tractés et aux passagers. Ils sont tenus de circuler à une distance suffisante d'un aéronef dont les moteurs sont en marche. Ils doivent tenir compte d'une augmentation soudaine du régime moteur, d'un éventuel changement de direction ou de la vitesse d'évolution de l'aéronef.
Pendant les opérations d'escale, l'emprise au sol des aéronefs est matérialisée à l'aide de cônes de Lubek placés à la verticale des bouts d'aile.

Les conducteurs sont tenus, en outre, de se conformer :

- aux règles spéciales de circulation et de stationnement ainsi qu'aux mesures de sécurité à respecter fixées, le cas échéant, par le directeur de la sécurité de l'aviation civile-Nord ou son représentant,

- au manuel d'utilisation des aires de stationnement de l'aéroport de Lille-Lesquin établi par le service de la navigation aérienne Nord et l'exploitant d'aérodrome, Ce manuel peut être consulté ou téléchargé, par les organismes intervenant dans la sécurité des aéronefs, sur l'extranet de l'aéroport à l'adresse suivante : www.lille.aeroport.fr/extranet,

- aux consignes d'utilisation des véhicules et engins spéciaux fixés par l'exploitant d'aérodrome pour les opérations d'escale afin que celles-ci puissent être assurées dans les meilleures conditions de sécurité, d'efficacité et d'économie.

Aucun véhicule, engin ou matériel ne doit être laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de trafic, à l'exception de ceux qui sont rangés sur des emplacements de garage ou d'attente prévus à cet effet.

Tout véhicule, engin ou matériel abandonné en dehors de ces emplacements pourra être enlevé d'office, aux risques et périls de son propriétaire, dans les conditions de l'article 15.

En aucun cas, l'Etat ou l'exploitant d'aérodrome ne pourront être tenus pour responsables des accidents ou dommages que pourraient provoquer ou subir des véhicules, engins ou matériels abandonnés.

Article 25 – Surveillance de la circulation et du stationnement sur l'aire de trafic

Sur l'aire de trafic et les routes de circulation qui leur sont contiguës, la surveillance de la circulation et du stationnement des véhicules et engins ainsi que des agents habilités à les conduire est assurée par la gendarmerie des transports aériens et, éventuellement, par les agents assermentés de l'exploitant d'aérodrome.

Titre IV – Mesures de protection contre l'incendie

Article 26 – Protection des bâtiments et installations

La prévention constitue l'élément primordial de lutte contre l'incendie. Il importe, qu'à tous les échelons et dans tous les organismes et services, elle fasse l'objet d'une attention particulière.

Les personnes morales et leurs responsables sont tenus de faire appliquer les mesures de sécurité préconisées et s'assurer du bon état et de l'accessibilité des matériels de lutte contre le feu.

Ils doivent former et entraîner leur personnel au maniement et à l'utilisation des extincteurs.

Tout occupant de l'aérogare passagers (établissement recevant du public – ERP de 1ère catégorie) devra exécuter ses obligations et obtempérer sur injonction de l'exploitant qui agit en tant que Direction Unique de l'ERP vis-à-vis des Services Départementaux d'incendie et de Secours – SDIS au sens de l'article R.143-21 du Code de la Construction et de l'Habitation.

Chaque installation mise à la disposition de tiers doit être équipée, par chaque occupant, de dispositifs de protection contre l'incendie adaptés et conformes à la réglementation qui leur est applicable.

Le contrôle périodique des équipements et installations de prévention et de protection contre l'incendie incombe à chacun des occupants.

Tout occupant fait son affaire de la formation aux premiers secours de ses agents et préposés, dans le cadre de ses activités et au titre des locaux qu'il occupe.

Il est formellement interdit d'utiliser les bouches d'incendie et autres moyens de secours pour un usage autre que la lutte contre l'incendie.

Les matériaux combustibles inutilisés, tels que les emballages vides, doivent être évacués dans les meilleurs délais.

Par mesure de sécurité contre les incendies, il est formellement interdit :

- de faire pénétrer des camions-citernes dans les hangars ou de faire effectuer l'avitaillement des aéronefs et des véhicules automobiles dans ou à proximité des hangars et des bâtiments et installations de l'aéroport, conformément à l'arrêté du 23 janvier 1980 modifié relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes ;

- de déposer du matériel, des marchandises ou de laisser stationner des véhicules ou engins aux abords des bouches à incendie,

- de mettre des moteurs en marche dans les hangars, d'y entrer ou d'en sortir des aéronefs au moteur,

- de conserver des chiffons gras ou des déchets inflammables dans des récipients combustibles et non munis de couvercles ou ayant contenu des produits combustibles.

Les installations électriques doivent être conformes aux normes industrielles réglementaires. Les appareils seront débranchés après emploi et les machines outils reliées à la terre.

Tous les locaux construits, en matière inflammable ou contenant des matières inflammables, doivent être munis d'extincteurs à manœuvre facile et en nombre suffisant pour parer immédiatement aux besoins éventuels.

D'autre part, l'attention des usagers sera attirée partout où il y a risque d'incendie, par des panneaux placés bien en vue et portant l'inscription adéquate.

Les consignes de lutte contre l'incendie seront affichées dans toutes les installations de l'aérodrome.

Article 27 – Dégagement des accès

Toutes les voies d'accès aux différents bâtiments doivent être dégagées de manière à permettre l'intervention rapide du service de sécurité contre l'incendie.

Tous les moyens de lutte contre l'incendie, quels que soient leur nature et leur emplacement, doivent être dégagés et accessibles en permanence.

Dans les bâtiments et hangars, les accès aux robinets d'incendie armés, aux colonnes sèches, aux organes de commande des installations fixes contre l'incendie et, en général, à tous les moyens d'extinction, doivent être dégagés en permanence.

Les marchandises et objets entreposés à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, ateliers, hangars, etc, doivent être rangés avec soin, de telle sorte qu'ils n'entravent pas la circulation et ne constituent pas un obstacle à la reconnaissance et à l'attaque d'un foyer d'incendie.

Article 28 – Conduits de fumée

Les occupants sont tenus de procéder au ramonage de leurs installations, selon la réglementation en vigueur. Les filtres à graisse installés sur l'extraction des cuisines doivent être nettoyés et entretenus selon les prescriptions de l'arrêté du 25 juin 1980 modifié portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.

Article 29 – Permis de feu

Il est interdit d'allumer des feux à flamme nue, d'utiliser des appareils à flamme nue, tels que des lampes à souder, chalumeaux, etc, sans l'accord préalable du service chargé de la sécurité contre l'incendie du gestionnaire du bâtiment qui délivre, le cas échéant, un permis de feu fixant les instructions de sécurité appropriées.

L'emploi de tels appareils est interdit dans les locaux et ateliers où se trouvent des produits dangereux, volatils et inflammables ou explosifs, ainsi que sur l'aire de mouvement, à proximité des aéronefs ou des citernes de carburants.

Article 30 – Stockage des produits inflammables

Le stockage des carburants et de tous autres produits inflammables ou volatiles doit s'effectuer conformément aux règlements et aux documents d'urbanisme.

Dans les locaux où les produits inflammables sont normalement employés (ateliers de peinture, salle de nettoyage, etc), la quantité de ces produits admise dans le local est celle qui est nécessaire à une journée de travail.

Tous ces produits doivent être enfermés dans des bidons ou des boîtes métalliques hermétiques et placés en dehors de la pièce où ils sont normalement utilisés. Leur transvasement est interdit à l'intérieur de ces locaux.

Titre V – Précautions à prendre à l'égard des aéronefs et des véhicules

Article 31 – Interdiction de fumer et prévention du risque incendie

Il est formellement interdit de fumer ou de faire usage d'un briquet ou d'allumettes dans les zones situées "côté Piste", ainsi que dans les entrepôts de l'aérogare de fret, hormis dans les espaces délimités et prévus à cet effet.

Il est également interdit de jeter des cigarettes, allumettes ou débris enflammés sur les aires de stationnement des aéronefs et les emplacements réservés au stationnement des véhicules.

Il est formellement interdit d'exposer des flammes nues ou d'entreprendre une activité susceptible de provoquer un risque d'incendie dans des zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable est stocké.

Article 32 – Consommation d'alcool et de substances ayant des effets sur la vigilance

Il est formellement interdit, pour les agents impliqués dans l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome, le sauvetage et la lutte contre l'incendie des aéronefs, ainsi que pour les agents non accompagnés opérant sur l'aire de mouvement, de :
- consommer de l'alcool pendant leur période de service,
- réaliser des activités sous influence :
  - de l'alcool ou de substances psychoactives ;

- de médicaments qui pourraient avoir un effet sur leurs capacités et susceptibles de porter atteinte à la sécurité.

Article 33 – Avitaillement des aéronefs en carburant

Les sociétés distributrices de carburants et les compagnies aériennes sont tenues de se conformer strictement aux règles de sécurité édictées par l'arrêté du 23 janvier 1980 modifié du ministre des transports relatif aux précautions à prendre pour l'avitaillement des aéronefs en carburant sur les aérodromes et l'arrêté interministériel du 12 décembre 2000 relatif à l'avitaillement en carburant des aéronefs sur les aérodromes.

Titre VI – Prescriptions sanitaires

Article 34 – Dépôt et enlèvement des ordures, des déchets industriels et des matières de décharge

Tout dépôt d'ordures ou de matières de décharge est interdit aux abords des aérogares, des hangars et de leurs annexes et, d'une manière générale, aux abords de tout bâtiment. L'exploitant d'aérodrome peut désigner des emplacements spéciaux à cet effet.

Les ordures doivent obligatoirement être mises dans des conteneurs d'un type agréé par l'exploitant d'aérodrome qui peut faire procéder à leur enlèvement.

L'exploitant d'aérodrome peut organiser la collecte des déchets des usagers de l'aérodrome moyennant une redevance.

Les décharges des déchets industriels destinées à la récupération donnent lieu à une autorisation préalable de l'exploitant d'aérodrome qui fixe notamment les conditions éventuelles de leur élimination.

Les décharges de déchets industriels ne pouvant donner lieu à récupération sont interdites. Chaque occupant ou usager se conforme aux obligations de traitement, recyclage et élimination, selon la réglementation en vigueur.

Le brûlage de tout déchet industriel à l'air libre est interdit.

Chaque occupant du site tient à jour un registre des déchets dangereux qu'il produit (nature, tonnage, filière d'élimination...). Il établit un bordereau de suivi dès qu'il remet ces déchets à un tiers et est en mesure d'en justifier l'élimination.

Les matières présentant un danger doivent être séparées des ordures et déchets industriels et faire l'objet d'un traitement particulier selon la réglementation en vigueur et éventuellement les instructions de l'exploitant d'aérodrome.

Les aires de manœuvre et de trafic doivent être laissées en bon état de propreté. Chaque utilisateur s'assure, que rien (matériel ou débris) n'a été laissé, même fortuitement sur ces aires. Cette prescription vise notamment les organismes ayant participé au service de l'aéronef (service d'assistance, compagnies aériennes, compagnie pétrolière, commissariat, etc).

Les opérations d'entretien des aires déclenchées par l'exploitant d'aérodrome du fait de l'inobservation de cette règle sont intégralement facturées à l'organisme responsable.

Article 35 – Nettoyage des toilettes d'avions

Le nettoyage des toilettes d'avions ne peut être effectué que par un organisme autorisé par l'exploitant d'aérodrome, à l'aide de véhicules spécialement aménagés à cet effet et dans les conditions exigées par la réglementation en vigueur.

Article 36 – Rejets dans le réseau de collecte des eaux

Il est interdit de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans le réseau de collecte des eaux, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune.

En cas d'épandage accidentel de produits dangereux, et notamment carburant ou huile, le service en cause prend toute disposition immédiate pour contenir la pollution et informe l'exploitant d'aérodrome. Celui-ci pourra si nécessaire prendre des actions correctives complémentaires pour maîtriser la pollution, et se réserve le droit de facturer le service en cause, du montant des frais engagés.

Article 37 – Substances et déchets radioactifs

Les substances ou déchets radioactifs doivent être évacués dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

Titre VII – Conditions d'exploitation

Article 38 – Autorisation d'activité

Sous réserve des autorisations spéciales délivrées par l'exploitant ou par les services de l'Etat dûment habilités à cet effet, aucune activité notamment industrielle, commerciale ou non, artisanale ou agricole, permanente ou régulière, ne peut être exercée sur l'emprise de l'aérodrome sans une autorisation délivrée par l'exploitant d'aérodrome. Cette activité peut donner lieu au paiement d'une redevance.

Article 39 – Agents

Les employeurs autorisés par l'exploitant d'aérodrome à exercer une activité à l'intérieur de l'aérodrome établissent leurs procédures de sûreté conformément aux prescriptions définies dans cet arrêté.
Les agents de ces employeurs se conforment à ces procédures.
Tout employeur appelé à réaliser des prestations côté piste doit s'assurer, préalablement à toute intervention, que ses préposés affectés à ces prestations sont habilités à y accéder ou susceptibles d'y être habilités.

Article 40 – Sécurité aéroportuaire

L'exploitant d'aérodrome met en œuvre un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) selon les principes définis dans l'arrêté interministériel du 19 avril 2011 relatif à la mise en place d'un SGS par les exploitants d'aérodrome.

Les objectifs du SGS visent à promouvoir et assurer une amélioration continue du niveau de sécurité des aéronefs par l'évaluation et la gestion des risques. Cet objectif s'appuie, notamment, sur le retour d'expérience et l'identification des signes précurseurs d'accidents par le système de remontée d'incidents mis en place par l'exploitant d'aérodrome au travers des documents suivants :

- Formulaire - Fiche de Notification d'Événement de Sécurité Aéroportuaire
- Procédure "système de remontée des événements de sécurité"

Le formulaire permet de communiquer des informations précises sur les événements observés. Son mode d'utilisation est décrit dans la procédure associée. Ce système s'applique aux tiers pour toutes les prestations en lien direct ou indirect avec les aéronefs (travaux en partie critique par exemple). Les documents sont accessibles via l'extranet mis en place par l'exploitant d'aérodrome et après délivrance d'un login et d'un mot de passe.
Dans ce cadre, les tiers concernés programmeront une action de sensibilisation de leurs personnels à la sécurité aéroportuaire.

A ce titre, l'exploitant de l'aérodrome édite et met à jour régulièrement son manuel d'aérodrome.

Titre VIII – Police administrative générale

Article 41 – Interdictions diverses

Il est interdit :

1) de gêner l'exploitation de l'aérodrome par des attroupements ou des agissements réprimés par les articles L.6372-4 à L.6372-7 du code des transports ;

2) de pénétrer ou de séjourner sur l'aérodrome avec des animaux, même s'ils ne sont pas en liberté.

Toutefois cette interdiction ne s'applique pas :

a) aux animaux transportés dans les aéronefs, à condition d'être accompagnés et tenus en laisse, en cage ou en sac,

b) aux animaux autorisés par convention de pacage ou par arrêté préfectoral pour battues administratives,

c) aux chiens de détection d'explosifs et de stupéfiants des services de l'Etat,

3) de laisser divaguer des animaux,

4) d'abandonner ou de laisser tout objet, colis ou bagage sans surveillance de son détenteur sur la totalité de l'emprise aéroportuaire,

5) de tenir des réunions publiques sans autorisation expresse et préalable de l'exploitant d'aérodrome ou son représentant,

6) d'apposer des affiches de quelque nature que ce soit, sauf pour l'exercice normal et reconnu des droits syndicaux et après accord express et préalable de l'exploitant d'aérodrome,

7) de procéder à des quêtes, sollicitations, offres de service, distributions d'objets quelconques ou de prospectus, côté ville et côté piste, sauf autorisation spéciale et expresse délivrée par l'exploitant d'aérodrome ou son représentant, le cas échéant après avoir consulté pour avis et information les services compétents de l'Etat concernés,

8) de procéder côté ville :

- à des prises de vue commerciales, techniques ou de propagande,
- à des reportages,

sauf autorisation spéciale et expresse délivrée par l'exploitant d'aérodrome ou son représentant, le cas échéant après avoir consulté pour avis et information les services compétents de l'Etat concernés.

9) de procéder côté piste à des prises de vue, des reportages et des visites, sauf autorisation spéciale et expresse accordée par l'exploitant d'aérodrome ou son représentant, après accord préalable des services compétents de l'Etat concernés.
Cette autorisation doit être sollicitée dans un délai minimum de 48 heures préalable à la visite, sauf nécessité avérée et après accord de la PAF et de la GTA.
Les demandes doivent être accompagnées, pour chaque visiteur, d'une photocopie de pièce d'identité afin de permettre aux services de police de réaliser l'enquête d'antécédents.
Pour les visites, un accompagnement adapté est pris en compte.
La visite d'un aéronef ne peut être organisée que par l'entreprise de transport aérien, exploitant cet aéronef.

Article 42 – Conservation du domaine de l'aérodrome

Il est interdit d'effectuer des dégradations quelconques aux meubles ou immeubles du domaine de l'aérodrome, de mutiler les arbres, de marcher sur les gazons et massifs de fleurs,

d'abandonner ou de jeter des papiers ou des détritus ailleurs que dans les corbeilles réservées à cet effet.

Article 43 – Maîtrise des nuisances sonores

La mise en œuvre des matériels et équipements particulièrement bruyants, y compris les essais de moteurs d'avions et le fonctionnement de moteurs auxiliaires, ainsi que toute activité susceptible de provoquer une nuisance sonore peuvent faire l'objet de mesures édictées par le délégué de l'aviation civile Hauts-de-France Nord. Les points fixes ne sont autorisés qu'aux emplacements réservés à cet effet et aux créneaux horaires définis. Les exploitants aériens sont tenus de respecter ces consignes qui figurent dans le manuel d'exploitation du contrôleur édité par la subdivision contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome de Lille-Lesquin.

Article 44 – Fauchage et culture – pacage des troupeaux

A l'exception des services d'entretien de l'aérodrome, peuvent seuls procéder à des travaux de fauchage ou de culture, le propriétaire de l'aérodrome, les titulaires d'autorisations d'occupation temporaire de terrains nus réservés à cette destination ou les prestataires titulaires d'autorisations, qui leur auront été accordées par l'exploitant d'aérodrome ou son représentant qualifié.

Le pacage des troupeaux dans les parties inutilisées de l'aérodrome est interdit, sauf pour le propriétaire de l'aérodrome et pour les personnes en ayant acquis le droit de l'exploitant d'aérodrome par voie d'autorisation d'activité ou d'arrêté d'occupation temporaire. Ces personnes ainsi que leurs préposés accèdent aux parties de l'aérodrome dans les conditions fixées par ces autorisations, notamment celles concernant les modalités d'accès des personnes et des véhicules en PCZSAR au titre de la sûreté.

Article 45 – Prévention du péril animalier

L'exercice de la chasse est interdit sur les emprises de l'aéroport de Lille-Lesquin affectées à un usage aérien.

La régulation du gibier est effectuée dans le cadre de battues administratives ordonnées par arrêté préfectoral, mises en œuvre sous la direction d'un lieutenant de louveterie assisté notamment par un technicien de l'aviation civile désigné par le délégué de l'aviation civile.

La régulation des espèces animales opérée en prévention du péril animalier, et en application de toute réglementation qui s'y substituera, s'effectue dans le cadre des dispositions réglementaires spécifiques relatives aux espèces concernées.

Article 46 – Stockage de matériaux et implantation de bâtiments

Sous réserve des autorisations spéciales pouvant être délivrées par l'exploitant d'aérodrome, les stockages volumineux de matériaux et objets divers, les implantations de baraques ou abris sont interdits, sauf autorisation écrite de l'exploitant d'aérodrome ou de son représentant qualifié.

Si l'autorisation est retirée ou dès que sa durée a pris fin, le bénéficiaire doit procéder à l'enlèvement des matériaux, objets, baraques ou abris, selon les prescriptions et dans les délais qui lui ont été impartis. A défaut, l'exploitant d'aérodrome ou ses représentants peuvent procéder à leur enlèvement aux frais, risques et périls de l'intéressé.

Article 47 – Conditions d'usage des installations

L'exploitant d'aérodrome doit publier les conditions d'usage des installations et notamment rappeler aux usagers les règles engageant leur responsabilité, tant par des affiches apposées dans les lieux appropriés que par des dispositions insérées dans les conventions d'occupation et/ou les autorisations d'activité accordées aux occupants.

Les dommages causés aux usagers à l'occasion de la circulation et du stationnement des personnes, des véhicules, des engins, des matériels et des marchandises peuvent ouvrir droit à réparation selon le régime de responsabilité dont ils relèvent.

Titre IX – Sanctions pénales et administratives

Article 48 – Commission de sûreté

Conformément à l'article D.217-1 du code de l'aviation civile, une commission de sûreté est instituée sur l'aérodrome de Lille-Lesquin. La composition de la commission de sûreté fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

Article 49 – Sanctions administratives

Les manquements aux dispositions du présent arrêté relatifs aux domaines énumérés à l'article R.217-3 du code de l'aviation civile, et notamment aux conditions particulières d'accès et de circulation en partie critique, font l'objet de constats de manquement transmis au préfet.

Ces manquements sont instruits et sanctionnés conformément aux dispositions des articles R.217-3 du code de l'aviation civile.

Article 50 – Sanctions pénales

En application des articles L.6372-1 du code des transports et R.282-1 du code de l'aviation civile, les infractions portant :
- sur les règles d'accès, de circulation et de stationnement côté ville et côté piste des personnes et des véhicules, matérialisées sur le site, notamment, par une signalisation horizontale spécifique,
- sur les prescriptions sanitaires,
- sur les dispositions applicables à la garde et à la conservation des aéronefs, véhicules, matériels et marchandises utilisant la plate-forme ou les installations de l'aéroport de Lille-Lesquin,
font l'objet de constats qui sont transmis à l'autorité chargée des poursuites devant le tribunal de police compétent.
Le contrevenant encourt une contravention de quatrième classe si l'infraction est commise en PCZSAR, zones délimitées et toutes zones côté piste, ou une contravention de troisième classe si l'infraction est commise côté ville.

Titre X – Dispositions finales

Article 51 – Abrogation du précédent arrêté

Le présent arrêté et ses annexes (description des zones et des secteurs) abrogent l'arrêté préfectoral modifié du 6 décembre 2016 portant règlement de police générale sur l'aérodrome de Lille-Lesquin.

Article 52 – Exécution du présent arrêté

Le directeur de cabinet de la préfecture du Nord,
Le directeur de la sécurité de l'aviation civile-Nord,
Le directeur zonal de la police aux frontières,
Le directeur régional des douanes et droits indirects,
Le directeur départemental de la sécurité publique du Nord,
Le général commandant le groupement départemental de gendarmerie Nord,
Le commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens d'Athis-Mons (Essonne),
Le directeur départemental des territoires et de la mer du Nord,
Le directeur départemental des services d'incendie et de secours du Nord,
Le délégué de l'aviation civile Hauts-de-France Nord,
Le président du Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et Merville (SMALIM),
Le directeur général de la société Aéroport de Lille SAS,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Nord.

Le présent arrêté est affiché aux emplacements réservés à cet effet dans l'enceinte de l'aérodrome et diffusé aux entreprises ou organismes autorisés à occuper ou à utiliser l'aérodrome, par l'exploitant de l'aérodrome de Lille-Lesquin. Il peut être consulté et téléchargé, par les organismes intervenant dans la sécurité des aéronefs, sur l'extranet de l'aéroport à l'adresse suivante : www.lille.aeroport.fr/extranet. Cet extranet est protégé par un accès sécurisé. Les identifiants sont remis aux correspondants sécurité déclarés par chaque organisme ou société auprès de l'exploitant aéroportuaire.

Fait à Lille, le 08 AOUT 2022
Pour le Préfet et par délégation
Le directeur de cabinet

Richard SMITH

VOIES ET DELAIS DE RECOURS

Si vous entendez contester le présent arrêté, vous pouvez utiliser les voies de recours suivantes :
- Un recours gracieux motivé peut être adressé à mes services ;
- Un recours hiérarchique peut être introduit auprès de Monsieur le ministre de l'intérieur, Direction des libertés publiques et des affaires juridiques, Cabinet, Bureau des polices administratives (adresse postale : Place Beauvau – 75800 PARIS CEDEX 08)
En l'absence de réponse de l'administration dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de votre recours, celui-ci doit être considéré comme implicitement rejeté.
- Un recours contentieux peut être formé devant le tribunal administratif de Lille (adresse postale : 5 rue Geoffroy Saint-Hilaire, CS 62039 - 59014 LILLE Cedex ou par l'application Télérecours citoyen accessible sur le site www.telerecours.fr) Ce recours juridictionnel doit être déposé au plus tard avant l'expiration d'une durée de deux mois suivant la date de notification de la décision contestée ou la date du rejet de votre recours gracieux ou hiérarchique.

Annexe à l'arrêté préfectoral portant règlement de police générale sur l'aérodrome de Lille-Lesquin (Nord)

Description des secteurs de sûreté et secteurs fonctionnels

Sur l'aéroport de Lille-Lesquin, les zones suivantes, établies côté piste, comportent des secteurs de sûreté et secteurs fonctionnels :

- 1 LE CÔTÉ PISTE

Le secteur de l'aérogare de fret, y compris la voie de circulation périphérique, comprenant le secteur fonctionnel suivant :

- **Secteur FRT (Fret Assistants)** : secteur de conditionnement et de stockage du fret sécurisé des assistants en escale.

- 2 LA PARTIE CRITIQUE DE LA ZONE DE SURETE A ACCES REGLEMENTE (PCZSAR)

2.1 Secteurs de sûreté :

La PCZSAR comprend les secteurs de sûreté suivants :

- **A (Avions)** : intérieur de l'aéronef commercial et sa zone d'évolution contrôlée.

Lorsque l'aéronef est au contact des aérogares par une passerelle télescopique, celle-ci est incluse dans le secteur P défini ci-dessous ; la tête de passerelle, côté aéronef, est placée en secteur A afin de permettre l'accès à l'aéronef des personnels "sol" qui ont certaines tâches à effectuer à bord sans qu'il soit nécessaire d'autoriser également le secteur P à ces mêmes personnels ;

- **B (Bagages)** : lieux de sécurisation de tri et de stockage des bagages de soute au départ et en correspondance et, le cas échéant, la salle de tri des bagages à l'arrivée si elle est conjointe à celle du tri au départ ; les chariots ou tout autre moyen de transport utilisé font partie du secteur B lors de l'acheminement des bagages entre ces salles et de ces salles à l'aéronef ;
- **F (Fret)** : le chariot ou tout autre moyen de transport utilisé font partie du secteur F, lors de l'acheminement du fret entre la zone de conditionnement et de stockage, et l'aéronef. Toutefois, ce secteur n'est pas mis en œuvre sur l'aéroport, hormis pour ce qui concerne les moyens d'acheminement de fret en PCZSAR ;
- **P (passagers)** : ce secteur comprend :
  - Au départ : les zones d'attente et de circulation des passagers entre les postes d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine et l'aéronef. Il s'agit en particulier des salles d'embarquement et de la zone d'enregistrement si le contrôle de sûreté est réalisé en amont de celle-ci ;
  - A l'arrivée : ce secteur comprend les zones de circulation des passagers depuis l'aéronef jusqu'au dispositif anti-remontée de flux.

  L'acheminement des passagers pendant l'embarquement ou le débarquement, y compris les cheminements à pied ou en bus est inclus dans le secteur P.

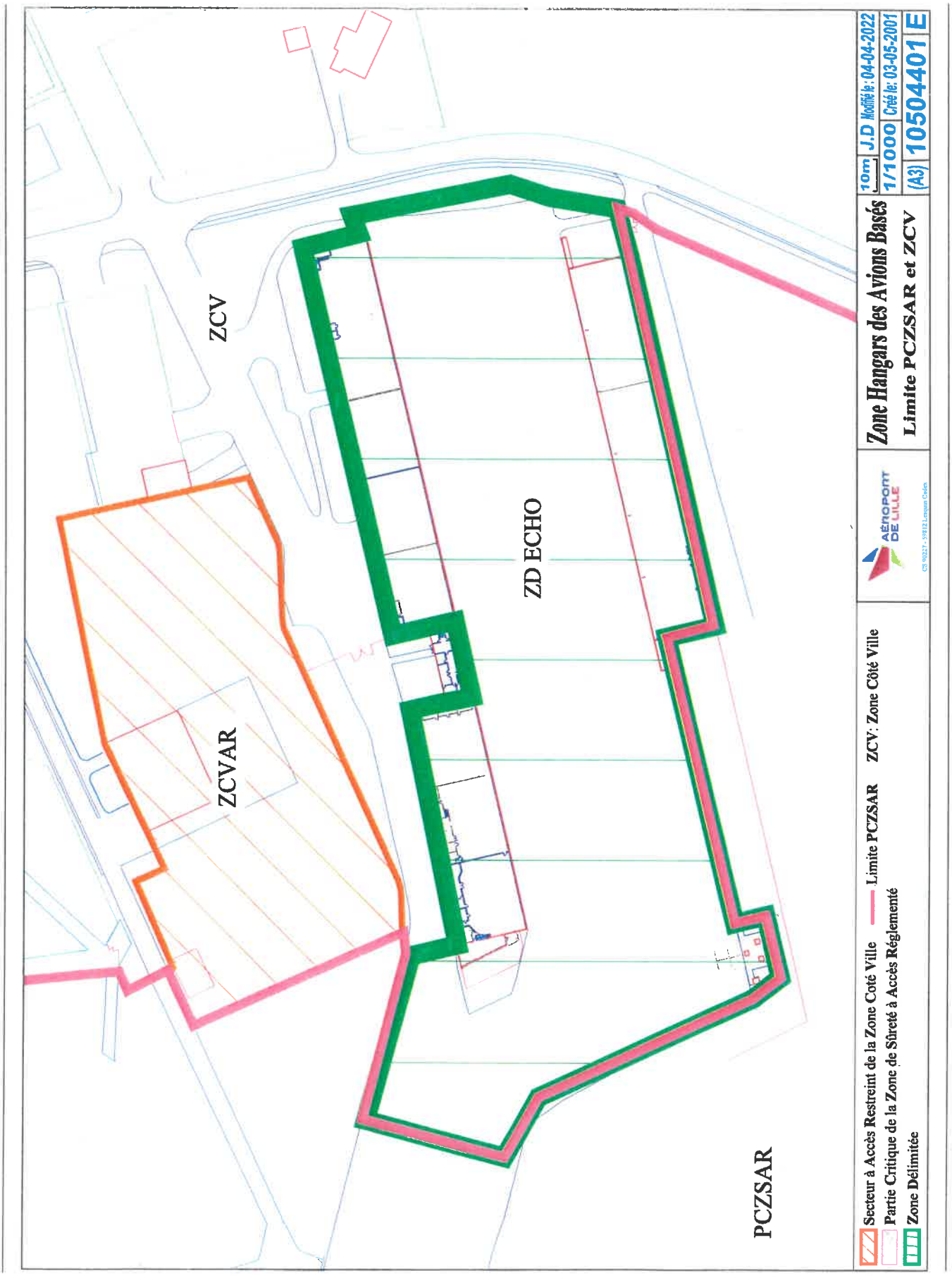
2. 2 Secteurs fonctionnels :

- Afin de n'autoriser l'accès, pour des impératifs de sécurité, qu'à un nombre réduit de personnes, les 4 secteurs fonctionnels suivants sont définis sur l'ensemble des aérodromes :
- **MAN (manœuvre)** : secteur comprenant l'aire de manœuvre telle que définie par la réglementation de la circulation aérienne : piste et voies de circulation
- **TRA (trafic)** : secteur comprenant l'aire de trafic telle que définie par la réglementation de la circulation aérienne et les voies de service
- **NAV (navigation aérienne)** : secteur des installations de radionavigation concourant à la navigation aérienne situées en PCZSAR
- **ENE (énergie)** : secteur comprenant les centrales thermiques et électriques et les installations de sécurité incendie, hors parties des locaux réservées aux fonctions administratives

- 3 LA ZONE DELIMITEE « ECHO »

- **Secteur fonctionnel PAB (parking des aéronefs basés)** : l'ensemble de la zone délimitée, située en zone coté piste au Nord de l'aérodrome, pour le stationnement des aéronefs basés, dont le Club Aérien de Lille Métropole. Cette zone comprend l'aire de stationnement Echo et la limite des bâtiments circonscrivant cette aire.

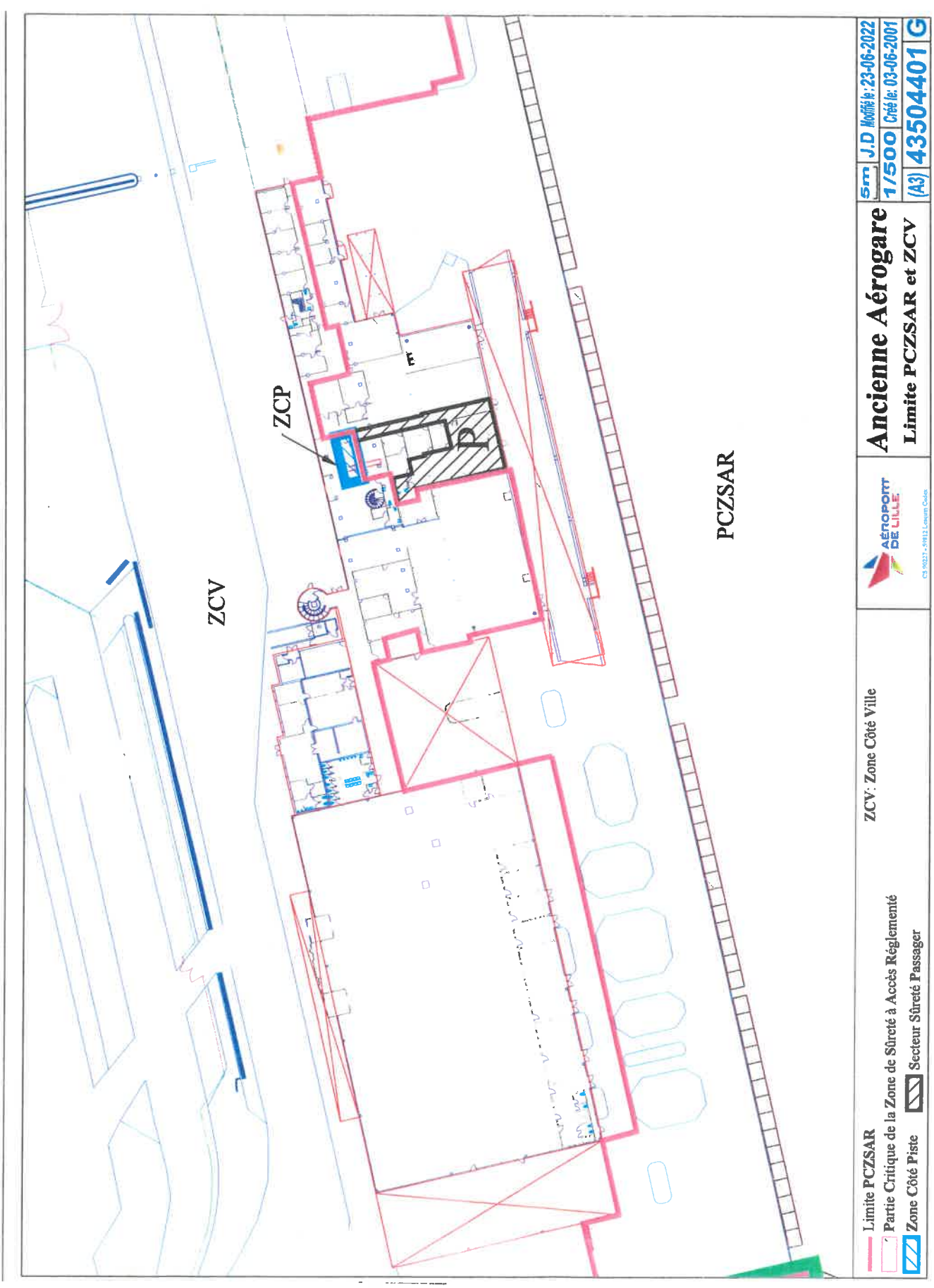
Annexe 1



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

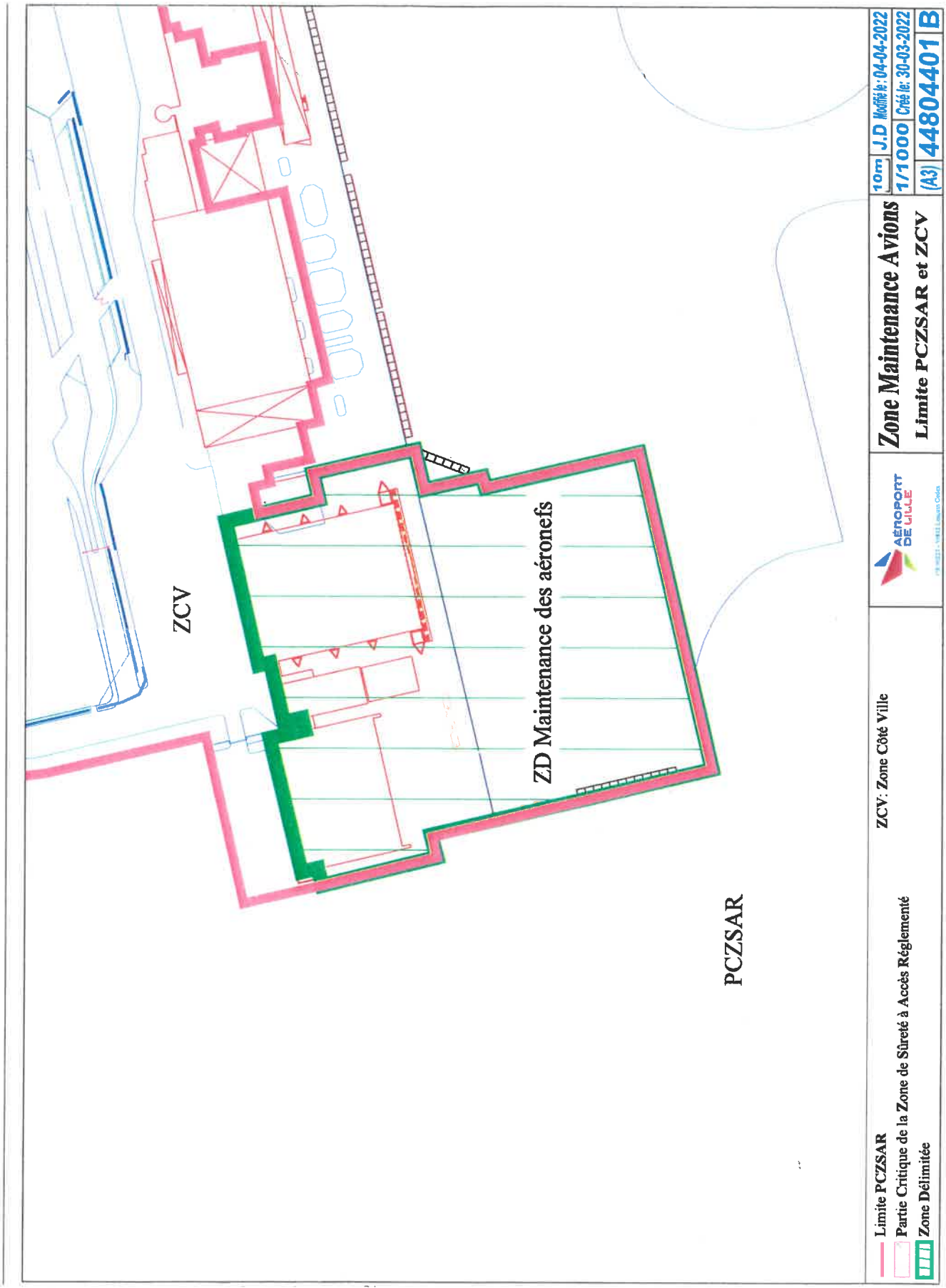
Annexe 2



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

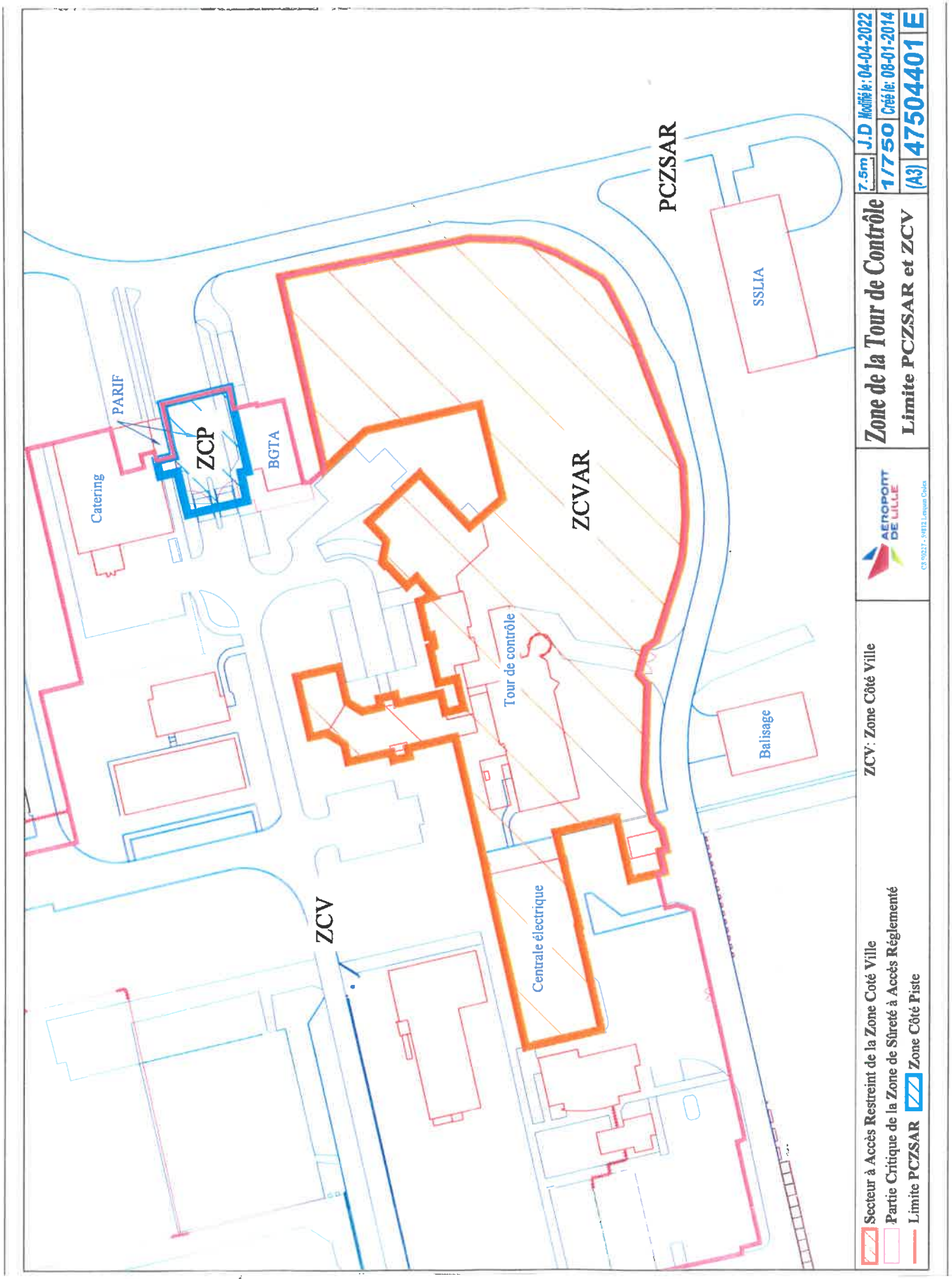
Annexe 3



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

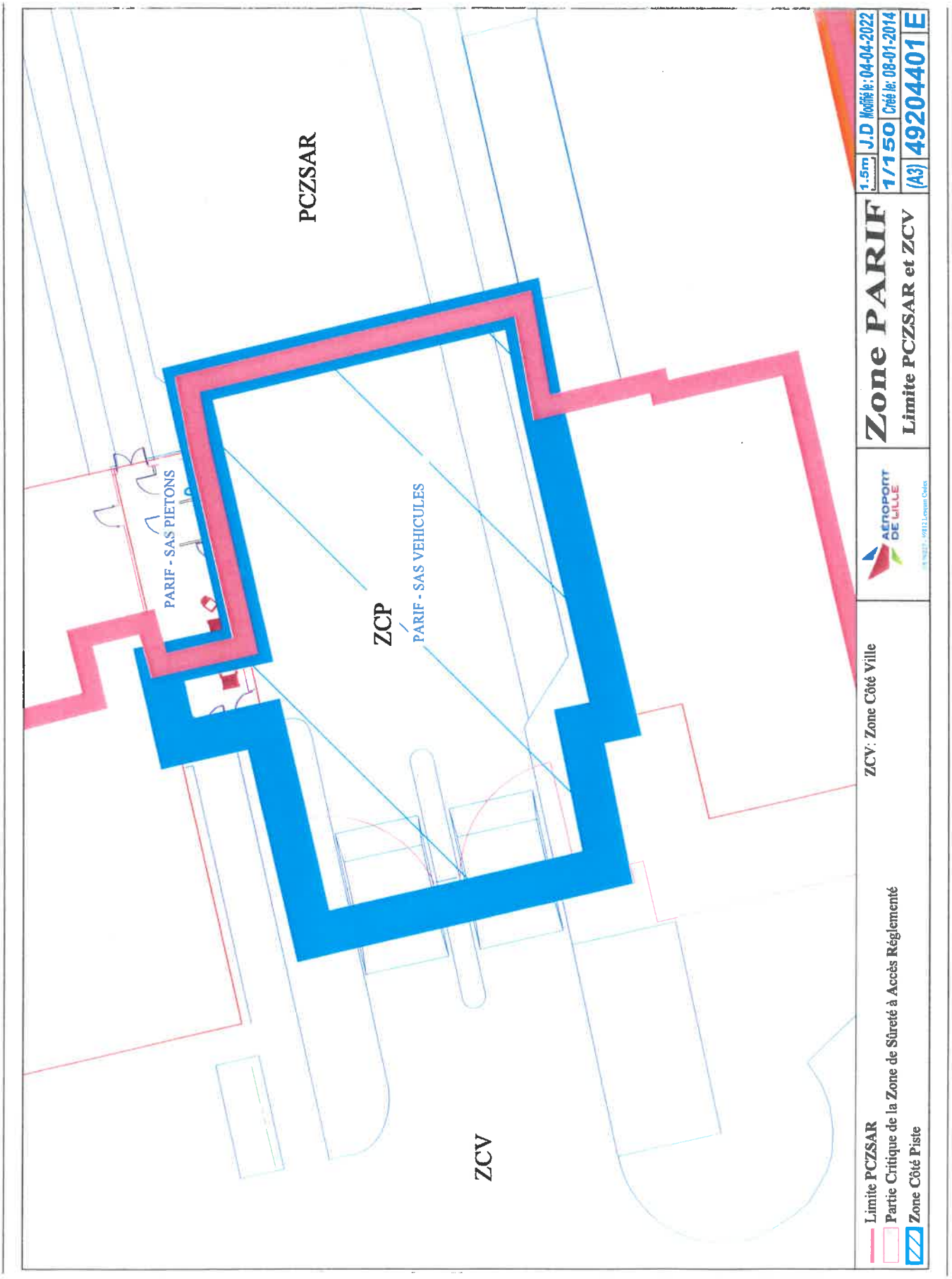
Annexe 4



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

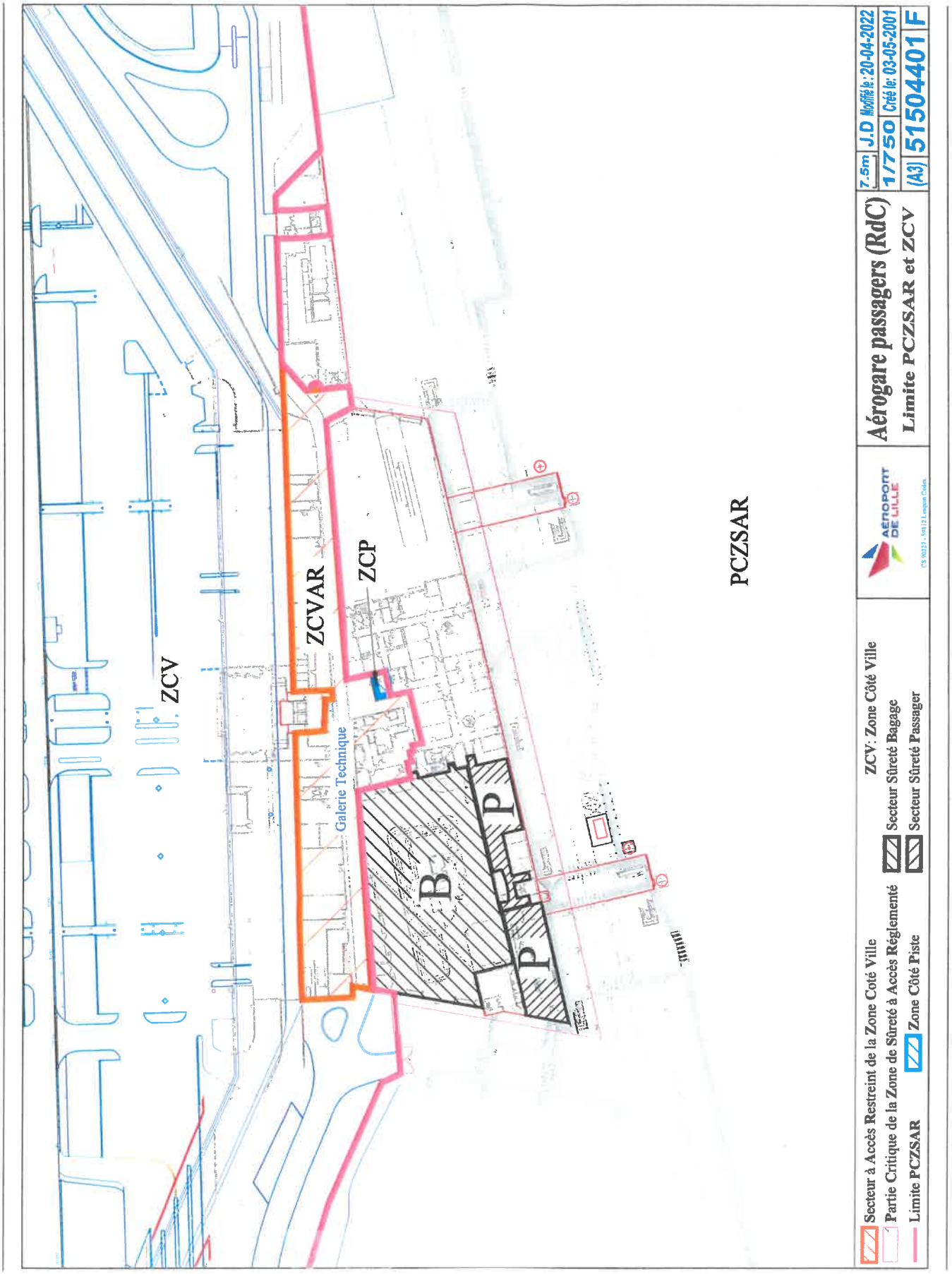
Annexe 5



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

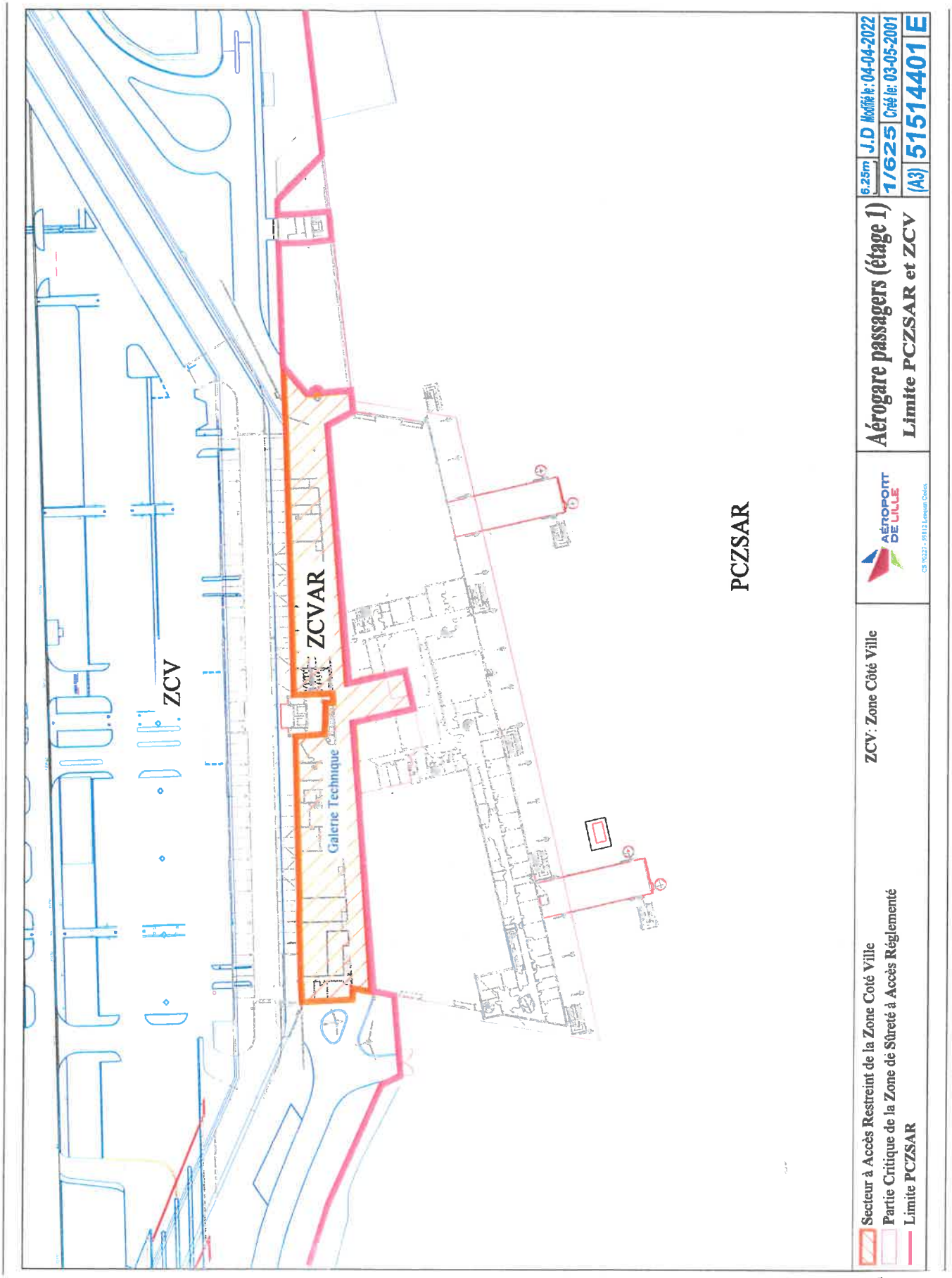
Annexe 6



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

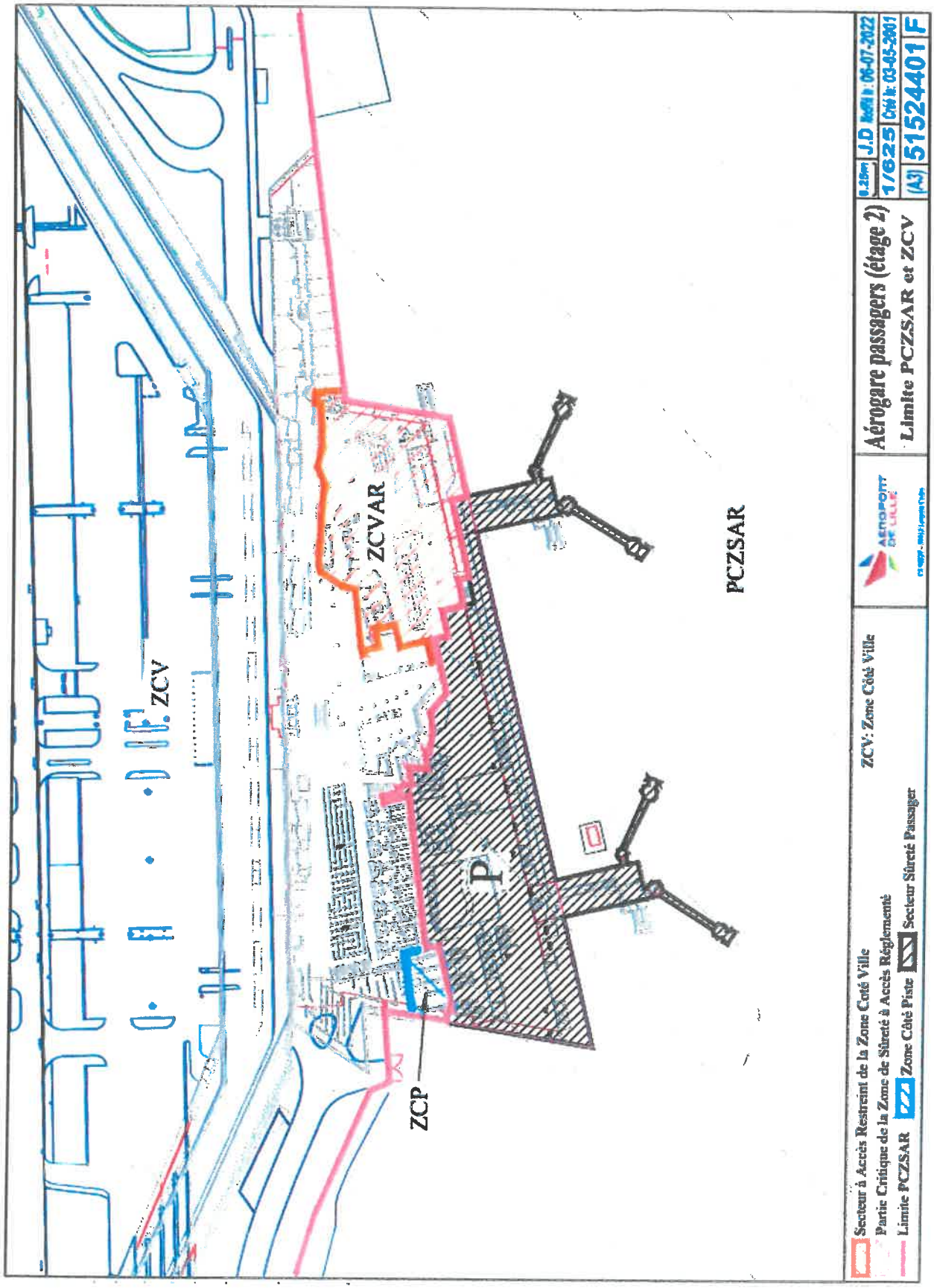
Annexe 7



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

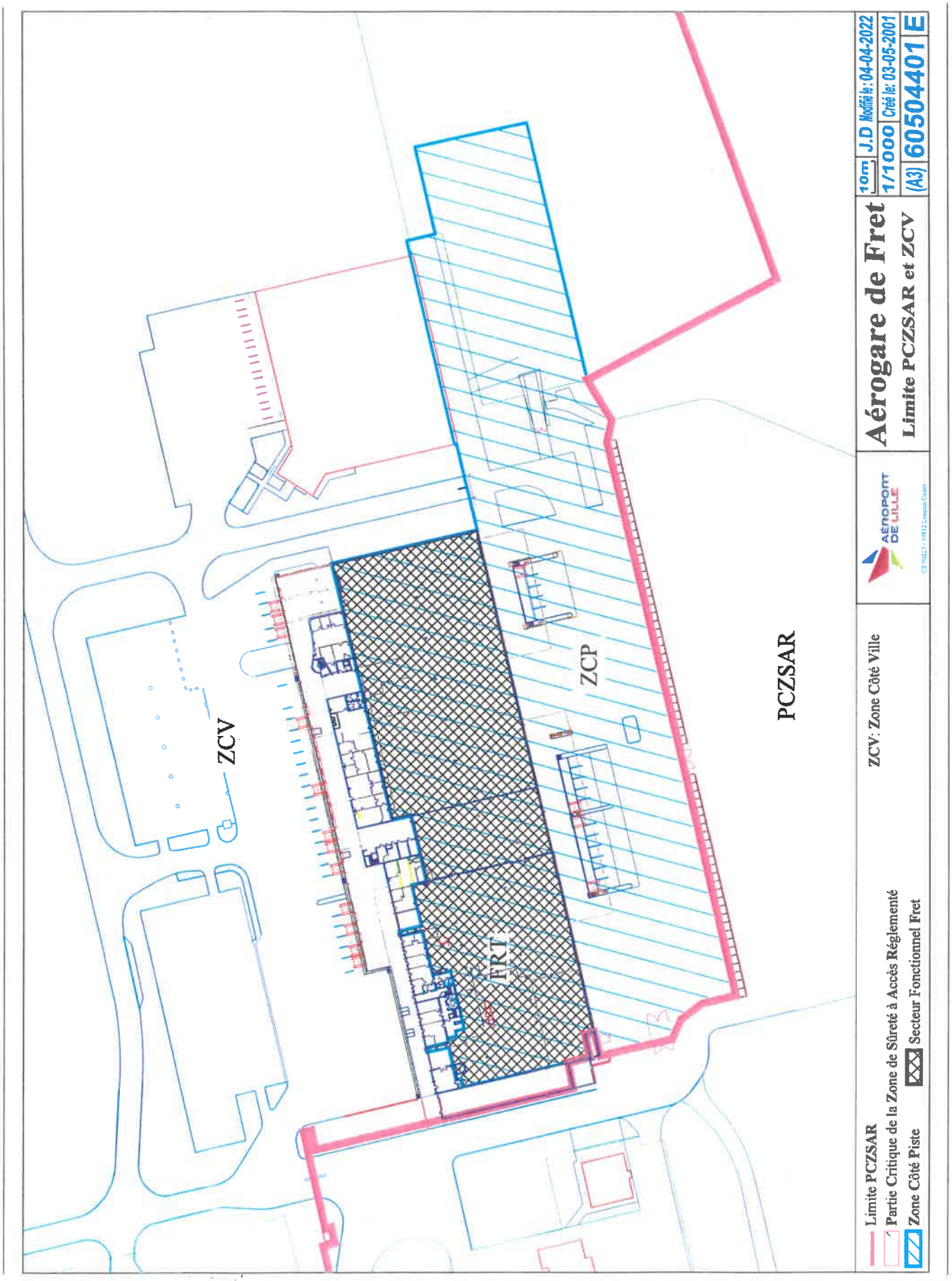
Annexe 8



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

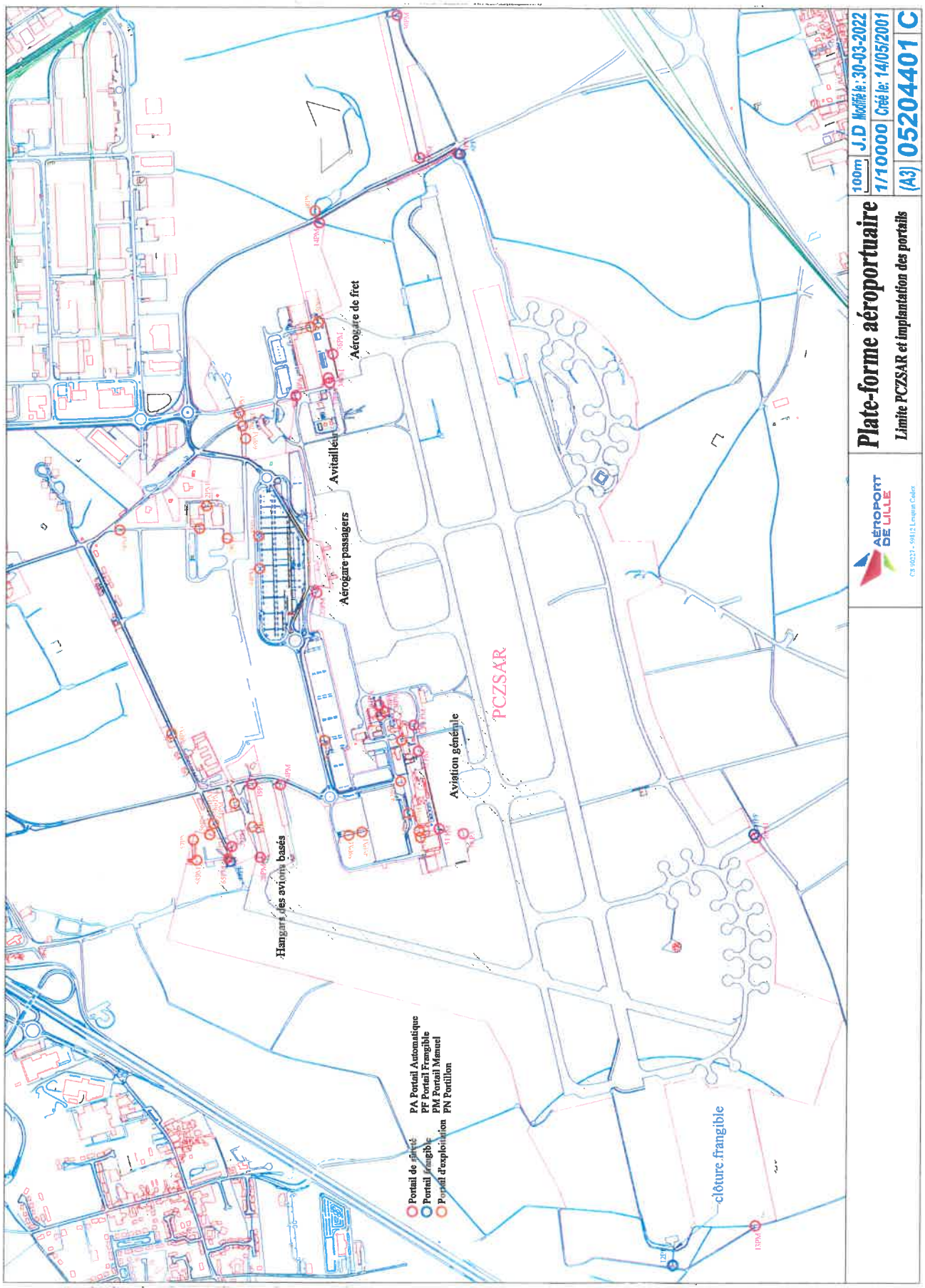
Annexe 9



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

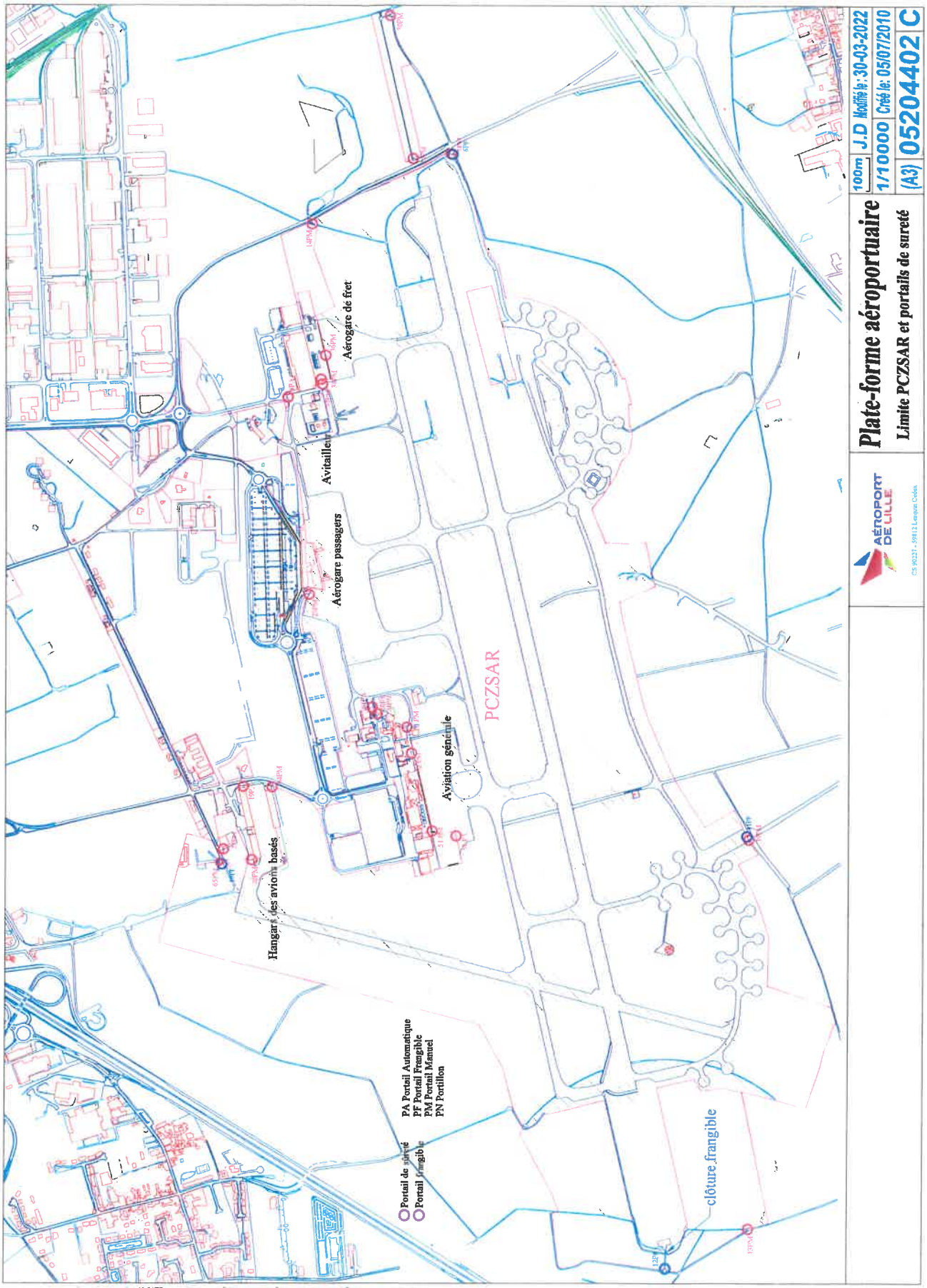
Annexe 10



Annexé à l'arrêté préfectoral du 08 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

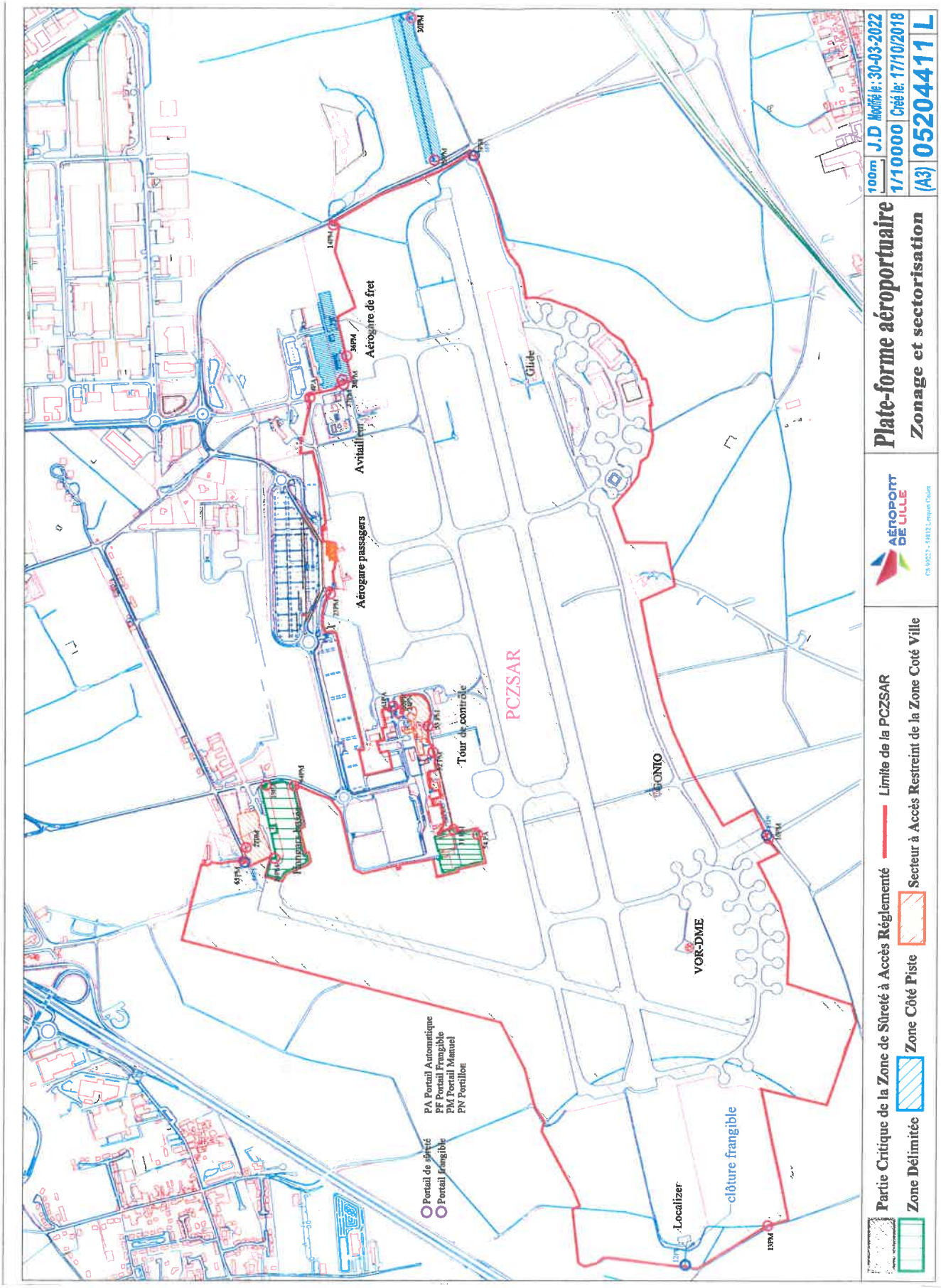
Annexe 11



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH

Annexe 12



Annexé à l'arrêté préfectoral du 0 8 AOUT 2022
Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le directeur de cabinet,

Richard SMITH