



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

*Direction générale de l'Aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est*

*Département surveillance et régulation*

*Division sûreté*

MESURES PARTICULIERES D'APPLICATION

DE L'ARRETE PREFECTORAL RELATIF AUX MESURES DE POLICE  
SUR L'AERODROME DE STRASBOURG-ENTZHEIM

MODALITES D'ACCES AU COTE PISTE

DECISION N°19/5 DIV-SUR/DSAC-NE

## LE DIRECTEUR DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE NORD-EST

Vu le règlement (CE) n°300/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2008 modifié relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) no 2320/2002 ;

Vu le règlement d'exécution (UE)n°2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 modifié fixant des 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 n°1254/2009 de la Commission européenne du 18 décembre 2009 modifié fixant les critères permettant aux États 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 code des transports ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R.213-1-3 relatif à l'arrêté préfectoral définissant les mesures de police sur l'emprise des aérodromes et R.213-1-6 relatif à ses mesures particulières d'application fixées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionale ;

Vu l'arrêté du 1<sup>er</sup> 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 et d'organisme technique ;

Vu l'arrêté du 30 juillet 2012 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'Aviation civile ;

Vu l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'Aviation civile ;

Vu l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté sensibles de l'Aviation civile ;

Vu l'arrêté du 16 septembre 2016 portant autorisation d'un système de traitement informatisé des titres de circulation et des habilitations (STITCH) dans le secteur de l'aviation civile et d'un portail de dépôt de demandes dématérialisées (portail STITCH) ;

Vu l'arrêté préfectoral du 2 juillet 2018 modifié relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim ;

Vu la circulaire du 14 mai 2010 relative à la délivrance des titres de circulation des personnes dans la zone réservée des aérodromes ;

Vu l'évaluation des risques relative aux modalités de la surveillance du 18 avril 2012 ;

Vu l'évaluation des risques préalable à l'instauration en zone délimitée Alpha de mesures de sûreté appropriées en date du 07 mars 2012 ;

Vu la déclaration d'engagements du chef de la base hélicoptère du 16 mars 2012 ;

Vu l'évaluation des risques préalable à l'instauration en zone délimitée Bravo de mesures de sûreté appropriées, validée par le comité opérationnel de sûreté en date du 23 novembre 2013 ;

Vu la déclaration d'engagements de l'exploitant d'aérodrome du 14 décembre 2012,

## DECIDE

### Article 1 : Préambule

La présente décision précise les modalités d'accès au côté piste fixées par l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim.

### Article 2 : Généralités

#### 2.1 Le contrôle d'accès

Le porteur du titre d'accès doit se soumettre au dispositif de contrôle de son titre.

L'exploitant d'aérodrome ou l'entreprise opérant pour son compte est chargé de la vérification des titres d'accès des personnes empruntant les accès communs au côté piste.

Les services bénéficiant d'accès privés sont chargés de la vérification des titres des personnels empruntant ces accès.

S'agissant de l'accès à la partie critique, cette vérification repose sur le contrôle de la validité du titre et l'adéquation à son porteur, attestée par la présentation d'un document d'identité.

Sont accès communs au côté piste hors PCZSAR :

- ✓ les accès à la zone délimitée Bravo (aérogare d'aviation générale et tourniquet « aérogare de fret »).

Sont accès privés au côté piste, hors PCZSAR :

- ✓ l'accès à la zone délimitée Alpha (base hélicoptère de la Sécurité civile),
- ✓ l'accès aux hangars aviation n°1, 2 et 3 en zone délimitée Bravo.

Sont accès communs à la PCZSAR :

- ✓ dans l'aérogare : les PIF personnels et passagers ;
- ✓ hors aérogare : le PARIF.

Sont accès privés à la PCZSAR, les accès :

- ✓ dans l'aérogare, de la BSI et du SPAF,
- ✓ hors aérogare : tourniquet P3 et portail P3 à l'usage de la BGTA .

## 2.2 L'inspection filtrage

L'accès à la PCZSAR est subordonné à une inspection filtrage. Cette inspection filtrage s'applique à la personne, au véhicule avec lequel elle pénètre en PCZSAR et aux objets qu'elle transporte.

Les procédures et les moyens utilisés pour la mise en œuvre et le contrôle de l'exécution de cette mesure sont décrits dans le programme de sûreté établi par l'exploitant d'aérodrome ou par les personnes morales pour leurs accès privatifs.

## 2.3 Dispositions propres aux zones délimitées

### 2.3.1 Zone délimitée Alpha

- a) Il est défini, côté piste, une zone délimitée Alpha comprenant le bâtiment vie, le hangar et l'aire de poser de la base hélicoptère de la Sécurité civile. Les limites côté piste, hors infrastructures, sont matérialisées par une chaîne. Des panneaux indiquant l'interdiction de franchissement sont disposés sur ce périmètre. L'emprise de cette zone figure sur le plan en [annexe 8](#).
- b) L'accès à cette zone depuis le côté ville est soumis à contrôle sous la responsabilité du chef de base. Les personnels basés sont titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire. Une autorisation d'accès comportant le logo de la Sécurité civile est remise par le chef de base ou son représentant aux personnes non basées qui sont autorisées par ce dernier à accéder à la zone délimitée pour l'exercice d'une activité professionnelle. Cette autorisation d'accès ne peut être prêtée à une autre personne et doit être rendue au chef de base ou à son représentant lors du retour côté ville. Le modèle d'autorisation d'accès est présenté en [annexe 10](#).
- c) Tout accès à la PCZSAR depuis la zone délimitée est soumis à un contrôle d'accès et à une inspection filtrage par un agent de sûreté.
- d) La surveillance entre la zone délimitée Alpha et la PCZSAR est assurée chacun pour ce qui le concerne par le chef de la base hélicoptère et l'exploitant d'aérodrome dans les conditions de leurs programmes de sûreté respectifs.

### 2.3.2 Zone délimitée Bravo

- a) Il est défini, côté piste, une zone délimitée Bravo dont le plan figure en [annexe 7](#). La zone délimitée Bravo inclut les postes de stationnement B4 à B10 ainsi qu'une partie des voies de circulation du parking Bravo. Elle inclut également le bâtiment Roland Garros, les sas du fret, les hangars aviation n°1, 2 et 3 et l'aérogare d'aviation générale. La limite entre la zone délimitée Bravo et le côté ville est matérialisée par une clôture et des bâtiments. La limite entre la zone délimitée Bravo et la PCZSAR est matérialisée soit par une clôture, soit par des barrières anti-souffles, soit par une signalisation (marquage au sol et panneau). L'emprise de cette zone figure sur le plan en [annexe 7](#).
- b) La SASE est tenue de mettre en place un service gestionnaire des autorisations d'accès à la zone délimitée Bravo conformément aux dispositions de l'article 1.2.1.1 de l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié et selon les modalités définies à l'[annexe 11](#).
- c) Le contrôle d'accès à la zone délimitée peut être effectué de deux manières différentes :

- Passage d'un titre d'accès de type titre de circulation aéroportuaire permanent valide pour la plate-forme ou autorisation d'accès ZDB devant un lecteur de badge « contrôle d'accès automatique ».
  - Contrôle d'accès par un agent de sûreté.
- d) L'accès à cette zone depuis le côté ville ou depuis la partie critique est soumis à contrôle sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome pour les accès communs et sous la responsabilité des occupants des hangars n°1, 2 et 3 pour les accès privés. Le modèle d'autorisation d'accès est présenté en [annexe 12](#).
- e) Tout accès à la PCZSAR depuis la zone délimitée est soumis à un contrôle d'accès et à une inspection filtrage par un agent de sûreté.
- f) La surveillance entre la zone délimitée Bravo et la PCZSAR est assurée par l'exploitant d'aérodrome dans les conditions fixées par son programme de sûreté.

## Article 3 : Titres de circulation

### 3.1. Titres de circulation et autorisation d'activité

Hormis pour les services de l'Etat, l'exercice d'une activité côté piste est subordonnée à la délivrance d'une autorisation établie par l'exploitant d'aérodrome. Cette autorisation d'activité est établie selon le modèle joint en [annexe 3](#).

Le demandeur justifie d'une activité autorisée par l'exploitant d'aérodrome et exercée de manière régulière du côté piste.

Les demandes de titres de circulation sont formulées par le correspondant sûreté de l'entité au moyen de son portail de dépôt de demandes dématérialisées (portail STITCH - système de traitement informatisé des titres de circulation et habilitations). Le cas échéant, elles peuvent également être formulées au moyen du formulaire informatisé STITCH (modèle joint en [annexe 5](#)).

L'exploitant d'aérodrome est le service d'accueil pour les demandes de TCA « STRASBOURG ». La DSAC/NE assure ce même service pour les demandes à portée « DSAC NORD EST ». Chacune de ces entités instruit les demandes au travers de l'application STITCH, vérifie leur recevabilité, transmet le dossier dématérialisé à la DIDPAF en vue de la délivrance de l'habilitation.

La DIDPAF est chargée, par délégation du préfet du Bas-Rhin, de la délivrance de l'habilitation nécessaire à l'obtention d'un titre de circulation. Un extrait de décision d'habilitation préfectorale peut être délivré sur demande par la DIDPAF.

La DSAC/NE est chargée de la délivrance des titres de circulation « STRASBOURG » par délégation du préfet du Bas-Rhin, et des titres de circulation « DSAC NORD EST », par délégation du ministre en charge des transports. Elle attribue les secteurs nécessaires pour l'exercice de l'activité décrite en s'appuyant notamment sur un tableau de catégories d'emplois établi par les entités.

L'exploitant d'aérodrome est le service de fabrication des titres de circulation « STRASBOURG ». La DSAC/NE assure ce service pour les titres de circulation à portée « DSAC NORD EST »  
Ces entités sont chargées d'avertir les employeurs de la mise à disposition des titres fabriqués.

L'exploitant d'aérodrome et la DSAC/NE assurent la remise des titres de circulation qu'ils fabriquent aux intéressés sur présentation d'un document attestant de leur identité. Les titres de circulation « DSAC NORD EST » fabriqués pour le compte de personnes affectées sur d'autres sites que l'aérodrome de Strasbourg, peuvent être remis à un représentant du service à l'origine de la demande.

Tout titre de circulation non retiré par son demandeur dans un délai de trois mois après notification de sa mise à disposition sera annulé et détruit.

Chaque employeur doit tenir à jour la liste de ses titulaires et organiser un service de collecte des titres de circulation pour lesquels les conditions de détention ne sont plus remplies au regard du paragraphe situé infra.

Le titre doit être immédiatement restitué au correspondant sûreté dans les cas suivants :

- à la demande de l'entité qui l'a délivré,
- à la fin de la mission pour laquelle le titre avait été demandé,
- lors d'un changement d'employeur,
- lors de la modification des conditions d'attribution des droits d'accès,
- à l'expiration de la validité du titre de circulation,
- lors du retrait du titre de circulation.

Selon que le titre de circulation est un titre « Strasbourg » ou « DSAC NORD EST », le correspondant sûreté doit en informer immédiatement le service gestionnaire des titres de la SASE ou de la DSAC/NE afin que le titre soit le cas échéant annulé et traité comme restitué dans le STITCH. La destruction du titre de circulation est assurée par la SASE pour les titres « Strasbourg » et la division sûreté de la DSAC/NE pour les titres « DSAC NORD EST ».

### **3.2 Titres de circulation accompagnée**

Des titres, non nominatifs, permettant l'accès à la partie critique sous accompagnement sont remis, jusqu'au 31 mars 2019, par le SPAF, la BGTA ou l'exploitant d'aérodrome pour l'exercice d'une activité ponctuelle dans la limite de cinq titres accompagnés par personne autorisée à accompagner.

A compter du 1 avril 2019, les titres mentionnés à l'alinéa précédent sont remis par le SPAF ou l'exploitant d'aérodrome.

Ces titres sont remis en échange d'une pièce d'identité pour une durée maximale de 24 heures.

L'entité à l'origine de la demande autorise une ou plusieurs personnes à réaliser l'accompagnement et communique aux services compétents de l'Etat la liste des personnes habilitées à délivrer cette autorisation.

L'entreprise ou l'entité ne pourra solliciter pour la personne bénéficiaire d'un titre de circulation accompagnée, la remise d'un nouveau titre de circulation pour un motif ou une mission déterminée que dans la limite de cinq jours consécutifs suivant la première demande et ce sur une même période de trente jours.

L'accès et la circulation côté piste de la personne accompagnée sont de la responsabilité de la personne ayant reçu l'autorisation d'accompagner.

Après émargement du formulaire joint en [annexe 13](#), le titre de circulation accompagnée est remis au porteur, en présence de la personne ayant reçu l'autorisation d'accompagner.

Le formulaire mentionné supra est transmis par l'accompagnateur initial aux accompagnateurs successifs. Le formulaire mentionne l'identité de chaque accompagnateur. L'accompagnateur final est présent lors de la restitution du titre par la ou les personnes accompagnées. Le formulaire est remis au service en charge de la remise du titre avant d'être pris en compte par l'entité à l'origine de la demande.

L'accompagnateur est tenu de signaler immédiatement aux services de l'Etat toute impossibilité d'assurer l'accompagnement.

L'entité faisant la demande du titre de circulation accompagnée notifie sans délai la perte, le vol ou le non-retour du titre à l'entité qui l'a délivré.

### **3.3 Dispositions relatives aux titres de circulation déclarés perdus, volés ou non restitués**

Le titulaire est tenu de déclarer immédiatement, à la SASE pour les titres « Strasbourg » et à la division sûreté de la DSAC/NE pour les titres « DSAC NORD EST », le vol ou la perte de son titre de circulation aéroportuaire

Afin de prévenir l'utilisation frauduleuse des titres de circulation perdus, volés ou non restitués, les procédures ci-après sont mises en œuvre.

La validité électronique des titres de circulation est immédiatement annulée par la SASE et/ou par la DSAC Nord-Est selon qu'il s'agit de titres « Strasbourg » ou « DSAC NORD EST ». La liste des titres de circulation déclarés perdus ou volés ou non restitués établie par la SASE est diffusée aux postes d'inspection filtrage.

En dehors des heures d'ouverture du service d'accueil de la SASE et de la DSAC/NE, toute déclaration de perte ou de vol d'un titre de circulation « Strasbourg » ou « DSAC NORD EST » devra être effectuée auprès de la PAF ou de la BGTA.

Ces services se chargeront de diffuser ces informations sur les postes d'inspection filtrage afin d'éviter toute utilisation frauduleuse.

L'exploitant d'aérodrome devra décrire dans son programme de sûreté les moyens et méthodes mis en œuvre pour garantir la détection d'une utilisation frauduleuse des titres de circulation notamment en mode dégradé.

Les services qui exploitent un accès privatif à la PCZSAR limitent l'utilisation de cet accès à leurs personnels et mettent en œuvre des moyens et méthodes pour garantir la détection d'une utilisation frauduleuse d'un titre de circulation.

## **Article 4 : Délivrance des laissez-passer des véhicules**

Les véhicules qui sont uniquement utilisés côté piste et ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique sont exemptés des dispositions de cet article à la condition qu'ils portent une inscription extérieure indiquant distinctement qu'il s'agit de véhicules opérationnels utilisés sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim.

### **4.1 Laissez-passer délivrés pour trois ans**

Les services de l'Etat ainsi que les entités titulaires d'une autorisation d'activité côté piste peuvent faire la demande d'un laissez-passer. Ce laissez-passer est délivré pour trois ans aux véhicules qui doivent accéder régulièrement au côté piste. La demande d'autorisation est établie sur le formulaire en [annexe 6](#).

Hormis pour les services de l'Etat, la délivrance de ce laissez-passer est subordonnée aux conditions ci-après:

- ✓ Le véhicule doit appartenir à une entité disposant d'une autorisation d'activité côté piste, délivrée par l'exploitant d'aérodrome. Il est obligatoire que le nom de l'entité et le cas échéant son logo soient apposés de façon apparente sur le véhicule. Il ne peut en aucun cas s'agir d'un véhicule privé.
- ✓ L'entité à l'origine de la demande doit justifier par écrit de la nécessité de disposer de ce laissez-passer. La localisation précise de l'activité, les itinéraires empruntés par le véhicule ainsi que la fréquence d'accès au côté piste doivent obligatoirement figurer sur cette demande.

Les entités tiennent à jour la liste des véhicules disposant d'un laissez-passer.

Lorsque cette demande concerne un véhicule autorisé à circuler uniquement sur la route de service, le laissez-passer est matérialisé par un disque autocollant de couleur verte.

Lorsque cette demande concerne un véhicule autorisé à circuler sur la route de service et dans le secteur TRA, le laissez-passer est matérialisé par un disque autocollant de couleur grise.

Lorsque cette demande concerne un véhicule autorisé à circuler sur la route de service et dans les secteurs TRA et MAN, le laissez-passer est matérialisé par un disque autocollant de couleur jaune.

Le laissez-passer doit être placé à l'intérieur du véhicule, sur le pare-brise, à un emplacement permettant d'en contrôler la présence.

Le laissez-passer doit être retiré du véhicule et rendu immédiatement à la SASE dans les cas suivants :

- à la demande de l'entité qui a délivré le laissez-passer ;
- lorsque le véhicule n'est plus utilisé pour accéder au côté piste ;
- à l'expiration du laissez-passer.

La SASE est chargée de leur destruction et doit être en mesure d'en rendre compte au préfet.

Les caractéristiques des laissez-passer sont présentées en [annexe 1](#). La mention « identification du véhicule » correspond à l'immatriculation du véhicule.

La SASE est chargée de la réception des dossiers de demande, de leur recevabilité et de la remise des laissez-passer.

#### 4.2 Laissez-passer journaliers

Un laissez-passer journalier peut être remis par la SASE.

Ce laissez-passer peut être remis :

- ✓ aux véhicules des services de l'Etat ne disposant pas du laissez-passer prévu au §4.1,
- ✓ aux véhicules des entités titulaires d'une autorisation d'activité côté piste, ne disposant pas du laissez-passer prévu au §4.1,
- ✓ aux véhicules des entités agissant pour le compte d'une entité disposant de l'autorisation précitée.

Hormis pour les services de l'Etat, la remise d'un laissez-passer journalier est subordonnée aux conditions ci-après:



- ✓ L'entité titulaire d'une autorisation d'activité côté piste, à l'origine de la demande, doit communiquer à la SASE le type et le numéro d'immatriculation du véhicule ainsi que l'identité du conducteur.
- ✓ L'entité titulaire d'une autorisation d'activité côté piste, à l'origine de la demande, doit justifier de la nécessité de disposer du laissez-passer et indiquer la localisation précise de l'activité ainsi que les itinéraires empruntés par le véhicule.

Le laissez-passer est matérialisé par un disque plastique dont les caractéristiques sont définies en [annexe 1](#) et d'une vignette apposée sur ce dernier portant le numéro d'immatriculation du véhicule, les secteurs autorisés, la validité et le cachet de la SASE.

Ce laissez-passer est remis en échange du certificat d'immatriculation du véhicule pour une durée maximale de 24 heures et doit être impérativement restitué en fin de validité.

Le laissez-passer doit être disposé à l'intérieur du véhicule à un emplacement permettant d'en contrôler la présence.

Le laissez-passer ne doit pas être prêté ou rendu accessible à autrui.

#### **4.3 Dispositions relatives aux laissez-passer perdus, volés ou non restitués**

L'utilisateur d'un véhicule signale sans délai la perte ou le vol d'un laissez-passer à l'entité qui a formulé la demande.

L'entité notifie sans délai la perte, le vol ou le non-retour du laissez-passer à la SASE.

La SASE tient à jour la liste des laissez-passer non restitués afin d'empêcher toute utilisation frauduleuse.

Afin de prévenir l'utilisation frauduleuse des laissez-passer des véhicules perdus, volés ou non restitués, les procédures ci-après sont mises en œuvre.

La liste des laissez-passer des véhicules déclarés perdus ou volés ou non restitués établie par la SASE est diffusée au PARIF.

En dehors des heures d'ouverture du service d'accueil de la SASE, toute déclaration de perte ou de vol d'un laissez-passer devra être effectuée auprès de la PAF ou de la BGTA.

Ces services se chargeront de diffuser ces informations sur les postes d'inspection filtrage afin d'éviter toute utilisation frauduleuse.

L'exploitant d'aérodrome devra décrire dans son programme de sûreté les moyens et méthodes mis en œuvre pour garantir la détection d'une utilisation frauduleuse des laissez-passer des véhicules notamment en mode dégradé.

Les services qui exploitent un accès privatif à la PCZSAR limitent l'utilisation de cet accès à leurs personnels et mettent en œuvre des moyens et méthodes pour garantir la détection d'une utilisation frauduleuse d'un titre de circulation..

## **Article 5 : Procédures d'accès**

### **5.1 Dispositions générales**

#### **5.1.1 Accès des passagers**

L'accès des passagers s'effectue par les PIF de l'aérogare. Il est autorisé après vérification du titre défini à l'article 7 de l'arrêté préfectoral et inspection filtrage. L'utilisation de l'accès du salon

d'honneur est soumise à l'autorisation du SPAF après inspection filtrage sauf pour les cas d'exemption.

L'accès des passagers des vols de l'aviation générale s'effectue par le terminal aviation générale.

Les passagers de ces vols ne peuvent circuler en zone délimitée que lorsqu'ils sont accompagnés par un membre d'équipage de l'aéronef ou un assistant aéroportuaire.

### **5.1.2 Accès des personnels à la partie critique**

L'accès des personnels s'effectue par les PIF de l'aérogare ou par le PARIF.

L'utilisation des accès privés est réservée au personnel des services bénéficiaires de ces accès. L'accès est autorisé après vérification du titre de circulation et inspection filtrage. La mise en œuvre de ces mesures est à la charge des personnes morales bénéficiaires des accès privés.

### **5.1.3 Accès des équipages des appareils stationnant en partie critique**

L'accès des équipages des vols commerciaux est autorisé par les PIF empruntés par les passagers dans l'aérogare après mise en œuvre des mesures de contrôle d'accès et d'inspection filtrage.

Le contrôle d'accès est réalisé par le biais de la vérification du certificat de membre d'équipage, de la licence de navigant ou de l'inscription sur une liste de personnels navigants en service de vol sur un vol déterminée préalablement communiquée par l'entreprise de transport aérien et d'un document d'identité. L'accès à l'aéronef est autorisé par le secteur TRA, en respectant les règles de sécurité ou par le secteur passager, sous réserve du respect des cheminements empruntés par les passagers.

Le transporteur aérien ou l'entreprise opérant pour son compte s'assure que l'équipage emprunte le trajet direct entre son aéronef et l'aérogare ou le cheminement des passagers. Lorsque l'équipage est susceptible d'emprunter un trajet différent, le transporteur aérien ou l'entreprise opérant pour son compte assure son accompagnement jusqu'à l'aéronef.

### **5.1.4 Accès des équipages des appareils stationnant en zone délimitée Bravo**

L'accès des équipages des autres vols est autorisé par le terminal aviation générale.

Après contrôle du titre d'accès, tel que défini à l'article 7 de l'arrêté préfectoral, l'accès à l'aéronef est autorisé en respectant les règles de sécurité.

Les déplacements de personnes, à l'arrivée comme au départ, entre l'aéronef et les points d'accès à la zone délimitée Bravo doivent être effectués selon un itinéraire direct. Ces déplacements ne peuvent s'effectuer en dehors de la zone délimitée Bravo.

### **5.1.5 Accès des véhicules**

L'accès des véhicules s'effectue par le PARIF. La barrière d'accès au sas est commandée par un lecteur de badges, un seul véhicule est autorisé dans le sas. Le portail ne s'ouvre qu'après fermeture de la barrière. Après le passage du portail, le véhicule doit marquer un temps d'arrêt jusqu'à la fermeture complète du portail.

Les mouvements d'un véhicule captif entre la PCZSAR et le côté ville font l'objet d'une déclaration préalable à la BGTA.

L'accès à la partie critique est autorisé après mise en œuvre des mesures de sûreté ci-après :

- a) contrôle de l'autorisation d'accès du véhicule ;
- b) vérification des titres de circulation de tous les occupants du véhicule (1) ;
- c) inspection filtrage du conducteur et des passagers du véhicule ainsi que leurs effets personnels, notamment les effets vestimentaires, les sacoches, mallettes, sacs et valises (1) ;
- d) inspection filtrage du véhicule, en présence du conducteur, conformément aux dispositions prévues par la réglementation ;
- e) inspection filtrage des approvisionnements et fournitures livrés côté piste sauf si ces biens proviennent d'un fournisseur habilité ou connu, selon les modalités fixées au §5.8 et §5.9 ;
- f) protection du véhicule inspecté jusqu'à son accès en PCZSAR ;
- g) contrôle de la documentation d'accompagnement du fret sécurisé, des approvisionnements de bord et des fournitures d'aéroport inspectés filtrés en zone de fret.

(1) ces opérations sont effectuées à l'intérieur du poste d'inspection filtrage.

Afin de faciliter l'accès des secours en ZSAR, la BGTA doit être préalablement informée de l'intervention. Les véhicules des services d'intervention sont accompagnés par le SSLIA ou par la BGTA.

Cas particulier : pour des raisons de sécurité, d'ordre public, ou situation de crise, les services de la PAF et/ou de la GTA peuvent déterminer le portail d'accès à la PCZSAR.

#### **5.1.6 Dispositions relatives aux fournitures destinées à l'aéroport**

Les fournitures destinées à l'aéroport doivent subir une inspection filtrage avant d'être autorisées à pénétrer en PCZSAR.

Cette inspection filtrage est mise en œuvre conformément aux dispositions de l'article DR 9.1. de l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 modifié et des articles 9.1.5 et 9.1.7 de l'arrêté du 30 juillet 2012 modifié. Les modalités de sélection aléatoire des fournitures destinées aux aéroports sont décrites dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome.

Lorsqu'elles sont livrées par un fournisseur connu, les fournitures destinées à l'aéroport sont exemptées d'inspection filtrage à condition que le contrôle de sûreté suivant soit mis en œuvre avant l'accès en PCZSAR :

- vérification que le fournisseur connu appartient à la liste des fournisseurs connus communiquée par l'exploitant d'aérodrome.

#### **5.1.7 Dispositions relatives aux approvisionnements de bord**

Les approvisionnements de bord doivent subir une inspection filtrage avant d'être introduits en PCZSAR.

Cette inspection filtrage est mise en œuvre conformément aux dispositions de l'article DR 8.2 de l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013 modifié et des articles 8.1.6 de l'arrêté du 30 juillet 2012 modifié. Les modalités de sélection aléatoire des approvisionnements de bord sont décrites dans le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome.

Lorsqu'ils proviennent d'un fournisseur habilité ou d'un fournisseur connu désigné, les approvisionnements de bord sont exemptés d'inspection filtrage à condition que le contrôle de sûreté suivant soit mis en œuvre avant l'accès en PCZSAR :

- vérification que le fournisseur connu ou le fournisseur habilité appartient à la liste des fournisseurs connus et habilités communiquée par l'exploitant d'aérodrome.

## 5.2 Dispositions particulières

Conformément aux dispositions de l'article L.6341-1 du code des transports, les agents civils et militaires de l'Etat chargés du contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté ont accès à tout moment aux installations aéroportuaires et aux aéronefs.

Les dispositions relatives au passage obligatoire par un accès commun peuvent ne pas s'appliquer:

- a) aux services de police dans le cadre de l'exécution des missions d'intervention en matière d'ordre public et aux personnels de l'antenne de déminage dans le cadre d'une intervention,
- b) aux agents de l'exploitant d'aérodrome dans le cadre d'interventions d'assistance aux personnes et de sécurité contre l'incendie,
- c) au personnel d'un service bénéficiant d'un accès privatif.

### 5.2.1 Accès des ambulances pour le transport de passagers

L'accès d'ambulances côté piste est limité au transport de personnes dont l'état ne permet pas d'emprunter le circuit des passagers par l'aérogare. Les bagages de soute sont enregistrés et inspectés dans l'aérogare selon les procédures d'inspection filtrage des bagages de soute (IFBS) définies pour l'aéroport.

Seuls le conducteur, la ou les personnes visées précédemment et éventuellement le personnel médical lorsque sa présence est absolument nécessaire se trouvent à bord de l'ambulance. L'ambulance est prise en charge par l'assistant en escale pour tout ce qui concerne l'accompagnement permanent du véhicule et des personnes et le respect des règles de sécurité et de sûreté en vigueur sur l'aérodrome jusqu'au retour côté ville.

### 5.2.2 Utilisation du monte-charge

L'utilisation du monte-charge situé à proximité des bureaux bagages des assistants aéroportuaires doit s'effectuer selon les consignes établies par l'exploitant d'aérodrome et formalisées dans son programme de sûreté.

### 5.2.3 Articles prohibés introduits et transportés en ZSAR

Des articles prohibés ne peuvent être introduits en ZSAR par les membres du personnel et les personnels navigants, qu'à la condition qu'ils figurent sur une autorisation nominative délivrée par l'exploitant d'aérodrome.

La liste de ces autorisations individuelles est nécessaire à l'exploitant d'aérodrome pour intégrer ces données dans le titre de circulation. La validité de l'autorisation et les catégories d'objets admises sont systématiquement contrôlées lors la vérification électronique du titre de circulation préalablement à l'accès à la ZSAR.

Le formulaire d'autorisation de transport d'articles prohibés en ZSAR figure en [annexe 9](#). Une copie de l'exemplaire visé est remise par le biais de son employeur à chacun des employés autorisés.

Cette copie est personnelle et doit pouvoir être présentée à la demande des personnes effectuant la surveillance des installations aéroportuaires au titre du point 1.5.1.c) de l'annexe du règlement UE n°2015/1998 modifié.

L'exploitant d'aérodrome informe la DIDPAF et la GTA de la délivrance d'une autorisation concernant un article figurant à l'appendice 1-A de l'annexe au règlement (UE) n°2015/1998 modifié.

#### 5.2.4 Protection des accès

Toute personne quittant la PCZSAR en empruntant une issue équipée d'un dispositif de fermeture (clef, verrou, gâche commandée par digicode ou lecteur de badges...) doit s'assurer après son passage que le dispositif de fermeture assure correctement son rôle de condamnation de l'accès empêchant ainsi l'intrusion d'une personne dépourvue d'autorisation. Toute anomalie constatée doit, pour action, être signalée sans délai à l'exploitant d'aérodrome et pour information au service compétent de l'Etat concerné (accès aérogare : SPAF ; hors aérogare : BGTA).

Les toitures et terrasses des bâtiments situés entre le côté ville et la PCZSAR ne sont accessibles qu'aux personnels titulaires d'un titre de circulation et ayant fait l'objet d'une inspection filtrage.

#### 5.2.5 Visites, prises de vues et reportages

En application des dispositions de l'article 26 de l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim, les prises de vues, les reportages ainsi que les visites côté piste sont interdits, sauf autorisation spéciale accordée par le préfet. Pour les visites, prises de vues et reportages côté piste, cette autorisation est demandée selon la procédure qui suit :

- a) La demande préalable est adressée dans un délai raisonnable à l'exploitant d'aérodrome.
- b) L'exploitant d'aérodrome recueille les avis des services et organismes visés sur le formulaire de consultation joint en [annexe 4](#).
- c) Le formulaire de consultation renseigné est transmis au SPAF.
- d) Le SPAF soumet la demande au préfet pour décision (1).
- e) Le SPAF communique la décision à l'exploitant d'aérodrome.

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, l'adéquation du nombre de personnes à la taille du groupe et la qualité des personnes chargées de l'accompagnement sont des critères d'analyse de la demande.

La visite d'un aéronef ne peut être organisée que par la compagnie aérienne exploitant cet aéronef et à la condition que cet aéronef stationne sur un poste isolé et fasse l'objet d'une fouille de sûreté immédiatement après la visite.

(1) Pour ce qui concerne les reportages, prises de vue et visites côté piste, l'autorisation peut être délivrée par le chef du service de la police aux frontières lorsque les conditions ci-après sont réunies :

- ✓ la mise en œuvre des mesures de sûreté est exclue du reportage,
- ✓ l'équipe de reportage est composée au maximum de 3 personnes,
- ✓ l'équipe de reportage fait l'objet d'un encadrement permanent,
- ✓ la durée du reportage n'excède pas 3 heures.

Nb. Pour les demandes de visites, prises de vues et reportages côté ville, seuls les points a), b), c) et e) de la procédure décrite supra sont pertinents.

## 5.2.6 Chantiers

Par chantier, on entend les opérations de construction, de rénovation ou de réaménagement significatif de bâtiments, d'infrastructures, de réseaux, par nature programmées à l'avance et pour lesquelles il est nécessaire de créer côté piste un secteur délimité.

La mise en place d'un chantier côté piste doit faire l'objet d'une déclaration préalable auprès du directeur de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est et du responsable sûreté de l'aéroport.

L'objectif de cette déclaration est d'approuver les mesures de sûreté proposées, d'identifier les différents intervenants (listes des sociétés, personnels, véhicules) afin de pouvoir délivrer les autorisations d'accès et de permettre le contrôle par les services compétents de l'Etat.

La déclaration prévoit de manière détaillée les mesures de sûreté spécifiques mises en place pour le chantier : isolement du chantier par rapport au reste de la zone côté piste, protection et contrôle des accès, cheminements, consignes, dispositif de contrôle de l'exécution des mesures.

La déclaration désigne explicitement le nom et les coordonnées du responsable sûreté de la maîtrise d'ouvrage, correspondant des services de l'Etat chargés des contrôles pour tout ce qui concerne les mesures de sûreté du chantier.

La fiche de déclaration doit être communiquée dans un délai permettant l'approbation des mesures de sûreté et éventuellement : l'établissement des habilitations, titres de circulation et autorisations d'accès des véhicules, et la rédaction d'un arrêté préfectoral.

Le modèle de fiche de déclaration à renseigner figure en [annexe 2](#).

Le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et les entreprises sont tenus de respecter les dispositions sûreté approuvées contenues dans la déclaration et d'assurer, chacun en ce qui le concerne, un contrôle permanent de l'exécution des mesures définies.

## Article 6. Dispositions applicables aux fournisseurs connus de fournitures destinées aux aéroports

### 6.1 Formalités de désignation

Le postulant au statut de « fournisseur connu » adresse sa demande à l'exploitant d'aérodrome accompagnée des instructions dûment complétées concernant l'organisation qu'il adopte en matière de sûreté et d'une déclaration d'engagements conforme à l'Appendice 9-A de l'annexe au règlement (UE) n°2015/1998 modifié. Cette déclaration doit être signée par le représentant légal ou la personne responsable de la sûreté.

L'exploitant d'aérodrome :

- ✓ informe préalablement le postulant sur la nature de ses obligations ;
- ✓ communique au postulant toute information pertinente relative à l'organisation de la sûreté sur l'aérodrome ;
- ✓ vérifie la conformité de la déclaration d'engagements et s'assure que les informations relatives à l'organisation adoptée en matière de sûreté fournies par le demandeur sont valides (par le biais du rapport de validation établi par un validateur de sûreté aérienne de l'Union Européenne) ;
- ✓ désigne formellement le postulant comme « fournisseur connu » ;
- ✓ référence le fournisseur connu conformément aux dispositions prévues au §6.4. de la présente décision ;
- ✓ conserve la déclaration d'engagements, la copie du programme de sûreté et le rapport de validation pendant six mois au moins après l'expiration de la désignation ;
- ✓ adresse à la DSAC-NE, la PAF et la GTA lors de chaque modification, la liste des fournisseurs connus désignés par ses soins.

## 6.2 Obligations générales du fournisseur connu

Le fournisseur connu est tenu de respecter les termes de sa déclaration d'engagements ainsi que toute disposition réglementaire relative aux fournitures d'aérodrome.

Conformément à sa déclaration d'engagements, le fournisseur connu coopère pleinement aux fins de toutes les inspections nécessaires au maintien de son statut et donne accès à tous les documents demandés par les services de la DSAC-NE, de la GTA, de la PAF et de l'exploitant d'aérodrome.

## 6.3 Obligations particulières du fournisseur connu

Le fournisseur connu est tenu d'établir des consignes et procédures permettant de :

- ✓ déterminer le moment où les fournitures sont identifiables comme devant être livrées à l'aéroport ;
- ✓ s'assurer que seules les personnes ayant reçu la formation appropriée ont accès aux fournitures d'aéroport et à leurs locaux de stockage ;
- ✓ fixer les modalités de protection des fournitures d'aéroport aussi bien sur les lieux de stockage que pendant l'acheminement à l'aéroport, même si l'opération d'acheminement est sous-traitée ;
- ✓ arrêter, en liaison avec l'exploitant d'aérodrome, la nature des formalités à remplir lors de l'accès en ZSAR, en particulier la documentation d'accompagnement à présenter, pour attester de son statut et des mesures de protection prises.

## 6.4 Référencement du fournisseur connu

Le référencement du fournisseur connu est établi conformément aux directives fixées par la direction de la sécurité de l'Aviation civile dans son guide de mise en œuvre.

## 6.5. Retrait de la qualité de fournisseur connu

L'exploitant d'aérodrome est tenu de retirer le statut de fournisseur connu lorsque :

- ✓ l'entité désignée ne satisfait plus à l'ensemble de ses obligations ;
- ✓ l'entité désignée n'a pas fourni de rapport validant les informations relatives à l'organisation adoptée en matière de sûreté dans un délai de deux ans après sa désignation.

## Article 7 : Dispositions applicables aux aéronefs d'aviation générale à l'arrivée en partie critique

Les aéronefs qui ne proviennent pas d'un aéroport d'un état membre de l'Union européenne et qui seraient stationnés en PCZSAR font l'objet des mesures de sûreté suivantes :

- ✓ A leur arrivée au point de stationnement, ces aéronefs font l'objet d'une prise en charge immédiate par un assistant aéroportuaire.
- ✓ Le personnel d'assistance aéroportuaire notifié au commandant de bord, les règles de sûreté à respecter pendant l'escale, notamment l'obligation de fermer les portes de l'aéronef.
- ✓ Le personnel d'assistance aéroportuaire escorte les passagers jusqu'au côté ville et l'équipage s'il y a lieu.

## Article 8 : Annexes

Sont annexés à la présente décision les documents suivants :

- ✓ [Annexe 1](#) : Laissez-passer et identifiants des véhicules,
- ✓ [Annexe 2](#) : Fiche de déclaration de chantier,
- ✓ [Annexe 3](#) : Autorisation d'activité,
- ✓ [Annexe 4](#) : Demande d'autorisation de visite, prise de vues, reportage,
- ✓ [Annexe 5](#) : Portail STITCH : formulaire de demande d'habilitation et de badge
- ✓ [Annexe 6](#) : Demande d'autorisation d'accès véhicule en PCZSAR,
- ✓ [Annexe 7](#) : Emprise de la zone délimitée Bravo,
- ✓ [Annexe 8](#) : Emprise de la zone délimitée de la base hélicoptère de la Sécurité civile,
- ✓ [Annexe 9](#) : Déclaration de transport d'articles prohibés en PCZSAR,
- ✓ [Annexe 10](#) : Identifiant base hélicoptère de la Sécurité civile,
- ✓ [Annexe 11](#) : Règlement intérieur Zone Délimitée Bravo (ZDB) / Carte d'accès ZDB
- ✓ [Annexe 12](#) : Modèle d'autorisation d'accès à la zone délimitée Bravo.
- ✓ [Annexe 13](#) : Demande de titre de circulation accompagnée

## Article 9 : Publication

La présente décision est publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du Bas-Rhin sur le site internet de l'aéroport : [www.strasbourg.aeroport.fr](http://www.strasbourg.aeroport.fr)

## Article 10 : Exécution, ampliation

- ✓ M le Chef du service de la navigation aérienne Nord-Est,
- ✓ Mme la Directrice départementale de la police aux frontières,
- ✓ M le Commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Strasbourg,
- ✓ M le Commandant du groupement de gendarmerie du Bas-Rhin,
- ✓ M le chef de la base hélicoptère de la Sécurité civile,
- ✓ M le Directeur régional des douanes et droits indirects du Bas-Rhin,
- ✓ M le Chef de la brigade de surveillance intérieure des douanes,



- ✓ M le Commandant de la base aérienne 116,
- ✓ M le Président du directoire de la société de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

Sont chargés de l'exécution de la présente décision dont une ampliation est adressée à :

- ✓ M le Secrétaire général de la préfecture du Bas-Rhin,
- ✓ M le Directeur de Cabinet du préfet.

### **Article 11 : Abrogation**

La décision du 12 mai 2014 modifiée est abrogée.

Fait à Entzheim, le 7 février 2019

Le directeur de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Christian MARTY

