

Conditions Générales d'Intervention

Annexe 4

HYGIÈNE - SÉCURITÉ – ENVIRONNEMENT

Dans l'aire de mouvement de l'aérodrome

« zone avions »

Révision	Date	Objet de la révision	Fait par
0	04 avril 2008	Version initiale	AE/PH/SL/SC/PA/HG/BS
1	30 avril 2010	MAJ + Billi + SGS	EG/AE/PH/BS
2	Juin 2013	Arrêté préfectoral du 20/11/2012 et MAP du 26/11/2012	AE/PH/BS
3	1er juillet 2015		AE/PH/HG/BS
4	Août 2017	AESA	BSA/CPA/PDI/PH/STG/CL
5	Décembre 2017	AESA	BSA/CPA/PDI/PH/STG/CL
6	Décembre 2019	Relecture complète	JBB/LDU
7	Mai 2021	Relecture complète + mise à jour	PPE/LDU/HMD/PDI/JBB
8	Mars 2023	Evolution Sûreté, SGS, Service Sécurité, déchets	PBO/HMD/JBB/JMO/PLQ/LJO
9	Avril 2024	Evolution Sûreté, SGS, Service Sécurité, déchets	PBO/HMD/JBB/JMO/PLQ/LJO

Cette annexe est mise à jour par les services Sécurité, Support aux Opérations et SGS & conformité & Qualité & Environnement

SOMMAIRE

1. PREAMBULE : POLITIQUE DE SECURITE	3
2. REFERENCES REGLEMENTAIRES	3
3. REGLEMENTATIONS COMPLEMENTAIRES APPLICABLES	3
4. TYPES D'INTERVENTIONS REPERTORIEES	4
A. Travaux ponctuels effectués par le Fournisseur	4
B. Travaux effectués régulièrement par le Fournisseur (titulaire d'un contrat de maintenance ou pas) – Fournisseur titulaire d'un accord cadre	4
C. Travaux soumis à l'article L 4532-2 du code du travail, qui donnent lieu à la mise en place d'un suivi par un coordonnateur SPS.....	4
5. LES PERMIS FEU.....	5
6. DIVERS.....	5
A. Modalités de demande d'assistance du service sécurité incendie de l'aéroport	5
B. Nettoyage du chantier.....	5
C. Définitions	6
D. Plan de la plate-forme.....	6
E. Formation et sensibilisation des intervenants.....	6
F. Circulation des personnes.....	7
G. Circulation des véhicules	8
H. Stationnement des véhicules.....	10
I. Exploitation de l'aérodrome et dispositions générales de sécurité	10
J. Restrictions liées aux conditions météorologiques	10
K. Signalement de dysfonctionnement, d'incident ou d'accident	11
L. Infractions	11
M. Système de gestion de la Sécurité	11
N. Audits.....	11
O. Risques pyrotechniques sur chantier (découverte et destruction de munitions).....	12
7. MAITRISE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX.....	12
A. Exigences environnementales générales.....	12
B. Engagement du Fournisseur	12
C. Exigences environnementales particulières	13
D. Gestion des déchets du chantier	14
E. Gestion des déchets de démolition de bâtiments	15
F. Gestion des produits dangereux.....	15

1. PREAMBULE : POLITIQUE DE SECURITE

Le présent document a pour objet de définir les mesures de prévention imposées à tous les Fournisseurs qui doivent effectuer des interventions, des travaux sur la concession de l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac.

De plus, conformément aux réglementations, le maître d'ouvrage, maître d'œuvre et entreprises sont tenus, tant au moment de la construction qu'au cours de l'exploitation, de respecter les mesures de prévention et de sauvegarde propres à assurer la protection des personnes des biens et de l'environnement.

Dans tous les cas, les Fournisseurs s'engagent à respecter les réglementations en vigueur ou à paraître relatives à l'hygiène, à la sécurité et à l'environnement.

La politique sécurité de la SA ADBM

La SA ADBM met en œuvre un Système de Management qui couvre les différents domaines de la sécurité. Il est intégré au système Qualité de l'Aéroport et applique les principes de planification, mesure, analyse et amélioration. L'analyse des risques, des incidents survenus et des informations remontées par les différents intervenants sur le terrain, ainsi que la sensibilisation des personnels et le partage des enseignements tirés de l'expérience, sont systématisés.

NB : La sécurité sur l'aire de mouvement fait l'objet d'un certificat spécifique délivré par la DGAC et de la mise en œuvre d'un SGS (Système de Gestion de la Sécurité).

La collaboration active et l'implication de tous les partenaires de la plate-forme, ainsi qu'une coordination entre tous, constituent le meilleur gage d'efficacité en matière de sécurité, et tout particulièrement en matière de sécurité aéroportuaire où la co-activité est un facteur de risque spécifique.

Les Fournisseurs de la SA ADBM sont soumis aux procédures sécurité définies.

2. REFERENCES REGLEMENTAIRES

- ➔ Règlement (UE) de la Commission n°139/2014 du 12/02/2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au Règlement (CE) 1139/2018 du Parlement et du Conseil,
- ➔ Arrêté Préfectoral fixant les Mesures de Police sur l'Aéroport de Bordeaux Mérignac,
- ➔ Mesures Particulières d'Application de l'Arrêté Préfectoral,
- ➔ Réglementation relative au certificat de Sécurité de l'aérodrome, comprenant des exigences spécifiques aux activités et opérations se déroulant sur l'aire de mouvement (voir définitions C.),
- ➔ Code du travail.

3. REGLEMENTATIONS COMPLEMENTAIRES APPLICABLES

Toutes les contraintes, restrictions ou risques liés à des bâtiments ou installations relevant d'une réglementation spécifique seront traités dans les documents référencés suivants :

- ➔ Plan de prévention (ou à défaut consignes générales de prévention),
- ➔ Plan Général de Coordination en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (PGCSPS),
- ➔ Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS),
- ➔ Règlement (UE) 139/2014 du 12 février 2014.

4. TYPES D'INTERVENTIONS REPERTORIEES

A. Travaux ponctuels effectués par le Fournisseur

Ces travaux seront couverts par un plan de prévention (ou consignes générales de prévention selon les cas). Ce document qui est la propriété de la SA ADBM, est complété par le Fournisseur, visé par le représentant de la SA ADBM et validé pour ce qui est des mesures de prévention par la cellule Sécurité de la SA ADBM.

B. Travaux effectués régulièrement par le Fournisseur (titulaire d'un contrat de maintenance ou pas) – Fournisseur titulaire d'un accord cadre

Même procédure que ci-dessus. Le plan de prévention doit couvrir l'ensemble des travaux qui pourraient être effectués sur le site. Une révision du document est possible si la nature des interventions du Fournisseur est modifiée et/ou en cas d'ajout/suppression de sous-traitant et/ou de changement de représentant du Fournisseur.

Le Fournisseur est responsable des activités de ses sous-traitants et toutes les personnes intervenant pour son compte.

A ce titre, il s'engage :

- À transmettre une copie du plan de prévention à chaque sous-traitant,
- À s'assurer que les consignes de sécurité figurant dans le présent document aient bien été prises en compte,
- À informer la SA ADBM en cas de changement de sous-traitant,
- À informer la SA ADBM si des travaux dangereux sont réalisés par son sous-traitant.

C. Travaux soumis à l'article L 4532-2 du code du travail, qui donnent lieu à la mise en place d'un suivi par un coordonnateur SPS.

Si la nature des travaux commandés par la SA ADBM nécessite la mise en place d'une coordination SPS deux solutions sont possibles :

La coordination est assurée par la SA ADBM (le Coordonnateur SPS sera une personne physique qualifiée de la SA ADBM pour les catégories 3)

La coordination est assurée par un coordonnateur extérieur. Cette prestation est réalisée en étroite relation avec la Cellule Sécurité de la SA ADBM.

Dans le cas où les travaux effectués par le Fournisseur génèrent de la co-activité avec un tiers ou l'activité aéronautique de la plate-forme, un plan de prévention adapté à l'activité ou un Plan Général de Coordination en matière de Sécurité et de Protection de la Santé (PGCSPS) sera alors rédigé par le CSPS. Ce plan de prévention (PPSPS) rédigé par le Fournisseur en fonction des préconisations du PGCSPS correspondant permettra de couvrir tous les risques inhérents à cette activité.

Nota : toutes les mesures d'hygiène et de sécurité applicables sur un chantier devront être définies dans les documents référencés ci-dessus. On peut citer principalement (liste non exhaustive) :

- protection individuelle et collective,
- engins de levage et/ou échafaudages,
- risques électriques,
- validité des engins/outillages soumis à réglementation,
- travaux par points chauds,
- chutes de hauteur,
- signalisation et balisage des travaux,

- risques de co-activité.

Nota : En période de crise, notamment sanitaire, d'autres documents pourront également être annexés aux documents cités précédemment (Plan de prévention, PGCSPS, PPSPS)

5. LES PERMIS FEU

Les permis feu sont délivrés par le service sécurité incendie de l'aéroport (pompiers d'aéroport). Le permis feu est obligatoirement délivré en référence à un document réglementaire, plan de prévention ou PGCSPS et PPSPS.

Règles applicables :

- ➔ Valable 24 heures
- ➔ Le Fournisseur doit être muni de deux extincteurs appropriés aux risques générés, goupillés avec date de vérification à jour.
- ➔ Respect de toutes les consignes dictées par les pompiers lors de la délivrance du permis feu
- ➔ Contact obligatoire avec le PCTS (05.56.34.50.13) au début et à la fin des travaux nécessitant le permis feu ou dégageant de la poussière.

Demande de permis feu :

Pour la demande d'un permis feu, le Fournisseur contacte directement le PCTS le jour du besoin (et non le représentant de la SA ADBM).

6. DIVERS

A. Modalités de demande d'assistance du service sécurité incendie de l'aéroport

En fonction de l'importance des opérations, le Fournisseur est tenu de contacter le représentant de la SA ADBM qui sollicitera pour toutes demandes le PCTS (Poste de Contrôle Technique Sécurité), notamment :

- Utilisation d'un moyen de secours de l'aéroport (RIA, hydrants, extincteurs),
- Travaux avec des nuisances possibles Hors chantier (bruit, poussières, ...),
- Coupures ou isolement d'une installation en service,
- Autres...

B. Nettoyage du chantier

Le chantier devra être tenu dans un état de propreté permanent, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Le Fournisseur est responsable du nettoyage permanent de la zone où il a effectué des travaux, et ce, de façon quotidienne ; de la même façon, il est responsable de l'évacuation de ses déchets jusqu'aux bennes, de leur tri, de leur traitement. Toutes les mesures permettant d'éviter l'envol de déchets ou matériaux ainsi que le déversement de produits dangereux sur les sols devront être prises sur les zones aéronautiques.

Pour les chantiers importants, le Fournisseur titulaire du lot le plus important (en général le gros œuvre) sera responsable de l'organisation du nettoyage général du chantier.

Dans le cas où il s'avèrerait impossible d'obtenir cette propreté permanente, la SA ADBM pourrait faire intervenir une entreprise spécialisée aux frais et risques des entreprises défaillantes et ce, après mise en demeure d'effectuer ces nettoyages dans un délai donné.

C. Définitions

→ **Zone Côté piste**

Partie de l'aérodrome non accessible au public et dont l'accès est soumis à autorisation et application des réglementations de sûreté et de sécurité.

La zone côté piste comprend notamment :

- Une partie de l'aérogare passagers (salles d'embarquement, d'arrivée, zones de tri des bagages...)
- L'aire de mouvement
- Les bâtiments et installations techniques

→ **Aire de Mouvement**

Partie d'un aérodrome destinée aux décollages, aux atterrissages, à la circulation et au stationnement des aéronefs à la surface, qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

→ **Aire de Manœuvre**

Partie d'un aérodrome destinée aux décollages, aux atterrissages et à la circulation des aéronefs à la surface, qui comprend notamment les pistes, les voies de circulation et leurs abords à l'exclusion des aires de trafic.

→ **Aire de Trafic**

Aire définie, sur un aérodrome terrestre, 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.

→ **Aire de déplacement Périphérique**

Aire de déplacement qui comprend la route de ceinture réservée aux véhicules, engins et matériels de piste, située à l'intérieur de la zone côté piste et permettant l'accès aux diverses zones de la plate-forme.

→ **Secteur fonctionnel de sécurité TRA**

En conformité avec l'Arrêté préfectoral en vigueur, et ses mesures particulières d'application, le secteur fonctionnel de sécurité TRA comprend l'Aire de Trafic ainsi que l'Aire de déplacement périphérique.

→ **Secteur fonctionnel de sécurité MAN**

En conformité avec l'Arrêté préfectoral en vigueur, et ses mesures particulières d'application, le secteur fonctionnel de sécurité MAN comprend l'Aire de Manœuvre.

→ **BGTA**

Brigade de Gendarmerie du Transport Aérien

D. Plan de la plate-forme

Le plan de la plate-forme représentant l'emprise des zones précédemment citées est annexé aux Mesures Particulières d'Application de l'Arrêté Préfectoral.

E. Formation et sensibilisation des intervenants

Tous les intervenants amenés à intervenir sur l'aire de trafic sans accompagnement doivent avoir suivi une formation piéton spécifique, précisée au paragraphe F ci-après.

Les conducteurs de véhicules ou engins en zone Côté piste doivent suivre une formation spécifique précisée au paragraphe G ci-après.

Les intervenants en zone Côté piste n'ayant pas suivi ces formations sont obligatoirement accompagnés par un responsable travaux du Fournisseur ayant suivi l'une des formations ci-après, et ayant connaissance des consignes de sécurité en vigueur sur la plate-forme.

Toute personne ne répondant pas aux conditions de formation requises par la réglementation et la SA ADBM pourra se voir refuser l'accès aux aires opérationnelles de l'aéroport.

F. Circulation des personnes

Règles applicables :

→ le port de vêtement rétro réfléchissant haute visibilité est obligatoire côté piste.

Il est interdit de :

- fumer, vapoter en dehors des zones prévues à cet effet,
- utiliser un smartphone ou téléphone GSM non ATEX à proximité des avions, des véhicules transportant du carburant et des dépôts de carburant,
- couper la trajectoire d'un aéronef en mouvement et gêner sa manœuvre,
- stationner, circuler dans l'aire d'une passerelle en mouvement,
- consommer ou effectuer des tâches sous l'influence de l'alcool, de substances psychoactives, ou de médicaments pouvant avoir un effet sur les capacités d'une façon contraire à la sécurité.

A ce titre, le Fournisseur s'oblige à établir des procédures, incluant des tests de dépistage, concernant le niveau de consommation d'alcool, de substances psychoactives et de médicaments pour :

- Ses préposés intervenant dans l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome ;
- Ses préposés non accompagnés travaillant dans l'aire de mouvement ou sur d'autres zones opérationnelles de l'aérodrome.

Sur simple demande de l'exploitant d'aérodrome, le Fournisseur fournit le contact du référent interne en charge de l'applicabilité de ces dispositions.

Le Fournisseur répond de l'application de cette disposition par ses éventuels sous-traitants.

Il s'engage à relever indemne l'exploitant d'aérodrome de toute sanction encourue de son fait au titre des dispositions susvisées.

La justification de la présence de toute personne se trouvant en un point quelconque des aires peut toujours être exigée.

→ Obligation particulière de formation des piétons accédant à l'aire de trafic

Conformément aux dispositions du Règlement (UE) de la Commission n°139/2014 du 12/02/2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au Règlement (CE) n°1139/2018 du Parlement et du Conseil, toute personne appelée à circuler à pied sans accompagnement sur l'aire de trafic de l'aéroport doit avoir été préalablement formée (TRP).

Le suivi d'une formation piéton spécifique en ligne auprès d'un organisme de formation approuvé par la SA ADBM est obligatoire pour tous les salariés, sous-traitants du Fournisseur agissant sous sa responsabilité, accédant au secteur fonctionnel de sécurité TRA sans accompagnement.

Par la présente, le Fournisseur répond de l'application de cette disposition par les personnels susvisés.

Le Fournisseur s'engage à recourir à l'un des 2 organismes de formation approuvés par la SA ADBM :

- **Camas** (<https://camatraining.com/fr/elearning/securite-elearning>)
- **Butterfly Training** (<https://www.butterfly-training.fr/fr/training-catalog>)

Cette formation est sanctionnée par un test d'aptitude nominatif. Dans le cas où le personnel n'atteindrait pas le niveau requis pour valider sa formation, il devra suivre une nouvelle session de formation, jusqu'à réussite du test d'aptitude.

La durée de validité de cette habilitation « TRA piétons Aéroport de Bordeaux » est de 2 ans.

Dans tous les cas :

- Le Fournisseur s'engage à ne pas laisser un personnel non formé accéder à l'aire de trafic de l'aéroport. Cet engagement sera réitéré dans le plan de prévention.
- Cette formation devra être renouvelée tous les 2 ans et le Fournisseur s'engage à ne pas laisser sans surveillance ou accéder sans accompagnement à l'aire de trafic un personnel qui n'y a pas assumé de tâches pendant une période comprise entre 3 et 12 mois consécutifs sans qu'il ait suivi une formation de remise à niveau avant de remplir ces tâches. En cas d'absence d'une durée supérieure à 12 mois consécutifs, le Fournisseur s'engage à ne pas laisser un personnel accéder à l'aire de trafic sans qu'il ait suivi au préalable une nouvelle formation initiale conformément à la réglementation.
- Le Fournisseur supporte les frais de formation correspondants.
- L'attestation de formation établie par l'organisme de formation reconnu devra être produite pour toute demande d'accès au secteur fonctionnel de sécurité TRP sur l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Les personnels accompagnés, ainsi que ceux concernés par la formation de conduite sur l'aire de trafic (TRV) n'ont pas à suivre la formation susvisée.

➔ **Enregistrement et information de l'exploitant**

Sur simple demande, le Fournisseur fournit les informations relatives à la qualification, à la formation et à la validation de l'ensemble des formations et contrôles d'aptitudes de ses préposés, au Gestionnaire, à l'autorité compétente, ou au personnel concerné par lesdites informations, et le cas échéant, au nouvel employeur du personnel concerné.

Les personnels dont la formation ne pourra être justifiée ne seront pas autorisés à intervenir sur les aires opérationnelles de l'aéroport.

Conformément à la réglementation européenne, ces informations devront être conservées au minimum 5ans après la fin de l'embauche du personnel concerné, ou jusqu'à ce que le domaine d'emploi en cause ait fait l'objet d'un audit par l'autorité compétente.

En cas de retard dans la communication des documents susvisés, le Fournisseur s'expose au paiement de pénalités de retard.

G. Circulation des véhicules

➔ **Conditions d'accès des véhicules**

Seuls les véhicules nécessaires à la réalisation du chantier sont autorisés à pénétrer en zone côté piste. Les responsables de chantier devront stationner leur véhicule en zone publique, selon les directives du responsable travaux ADBM.

Les conditions d'accès sont précisées dans l'annexe 2 Sûreté.

➔ **Assurance**

Lors du dépôt de la demande d'autorisation permanente ou temporaire de circulation de véhicule en zone côté piste, le signataire de la demande doit déclarer être propriétaire ou exploitant du véhicule désigné et être assuré pour tous les dommages tant corporels que matériels occasionnés aux tiers dans une "Zone non ouverte à la circulation publique", soit par son véhicule, soit par les usagers de ce véhicule, ces dommages pouvant notamment résulter d'une collision avec un aéronef et de l'incendie du carburant contenu dans cet aéronef.

➔ **Points d'entrée en zone côté piste**

Le point d'entrée principal est situé au poste de la BGTA. Toutefois, un autre point d'entrée pourra être fixé par le représentant de la SA ADBM, en fonction de l'emplacement du chantier, du type des véhicules ou engins, ou de la nature du chantier.

➔ **Autorisations de circulation**

- Sur l'Aire de Déplacement Périphérique (dont la route de ceinture) et sur les Aires de Trafic

Toute personne appelée à circuler avec un véhicule sur la zone côté piste de l'aéroport doit avoir été préalablement formée (TRV) ou doit être accompagnée par une personne détentrice de cette formation, conformément aux Mesures particulières d'Application de l'Arrêté Préfectoral.

L'attestation sera présentée à chaque contrôle des services de l'Etat.

Les conducteurs de véhicules, matériels ou engins spéciaux n'ayant pas bénéficié de la formation doivent être accompagnés par une personne détentrice d'une attestation.

La formation à la "conduite d'un véhicule sur l'aire de trafic" est dispensée par la SA ADBM, (Les tarifs sont accessibles sur <http://www.bordeaux.aeroport.fr/>). La durée totale de la formation est de 7 heures, la demande est à formuler à l'adresse suivante : formation.exploitation@bordeaux.aeroport.fr en concertation avec le représentant de la SA ADBM.

Cette formation est sanctionnée par un test d'aptitude théorique et pratique. Dans le cas où le personnel n'atteindrait pas le niveau requis pour valider sa formation, il devra suivre une nouvelle session de formation, jusqu'à réussite du test d'aptitude.

La durée de validité de cette habilitation « TRV » est de 2 ans.

Dans tous les cas :

- Le Fournisseur s'engage à ne pas laisser un personnel non formé accéder à l'aire de trafic de l'aéroport. Cet engagement sera réitéré dans le plan de prévention ou PPSPS.

Cette formation devra être obligatoirement renouvelée tous les 2 ans et le Fournisseur s'engage à ne pas laisser circuler en véhicule sans accompagnement à l'aire de trafic un personnel qui n'y a pas assumé de tâches pendant une période comprise entre 3 et 12 mois consécutifs sans qu'il ait suivi une formation de remise à niveau avant de remplir ces tâches

En cas d'absence d'une durée supérieure à 12 mois consécutifs, le Fournisseur s'engage à ne pas laisser un personnel non accompagné accéder à l'aire de trafic sans qu'il ait suivi au préalable une nouvelle formation initiale conformément à la réglementation.

- Le Fournisseur supporte les frais de formation correspondants.

- L'attestation de formation établie par la SA ADBM devra être produite pour toute demande d'accès au secteur fonctionnel TRA sur l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac.

- Sur l'Aire de manœuvre

Aucun véhicule n'est autorisé à circuler sur l'aire de manœuvre sans être accompagné par un véhicule équipé d'une radio conduit par une personne habilitée, détentrice de la qualification RAD et désignée par la SA ADBM.

➔ Règles générales de circulation

Le code de la route est applicable dans toute la zone côté piste aux exceptions suivantes :

- Des engins et matériels spéciaux non immatriculés sont autorisés à circuler sur les aires.
- L'usage des feux de route est interdit en toutes circonstances.
- Les aéronefs en mouvement sont prioritaires sur tous types de véhicules.
- Lorsque des panneaux de signalisation ne peuvent être mis en place en raison du passage d'aéronefs ou d'engins ou matériels spéciaux, la signalisation est matérialisée uniquement par des marquages au sol.
- La ligne blanche continue de la voie de ceinture longeant les aires de trafic peut être franchie par les véhicules, engins et matériels spéciaux autorisés à pénétrer sur ces aires.

➔ Limitation de vitesse

La vitesse est limitée à 30 km/heure dans les zones comprenant les aires de trafic commerciale et fret et les installations terminales.

Elle est limitée à 50 km/heure sur le tronçon de voie de ceinture extérieur à ces zones.

Les conducteurs des véhicules, engins ou matériels doivent se conformer à la signalisation verticale indiquant les limitations.

➔ Limitation de hauteur

Une limitation de hauteur à 3,90m est imposée lors de la circulation sous les bâtiments des passerelles des halls.

Un accès et/ou des trajets spécifiques seront fixés par le responsable de la SA ADBM pour les véhicules de hauteur supérieure à ces limitations.

H. Stationnement des véhicules

Les véhicules ne doivent stationner qu'aux emplacements matérialisés au sol et réservés à cet effet. Tout stationnement est strictement interdit en dehors de ces emplacements.

La durée du stationnement est strictement limitée à la durée de la présence sur l'aéroport de la personne (ou société) qui utilise le véhicule.

Des autorisations temporaires de stationnement peuvent être délivrées par l'exploitant d'aéroport aux propriétaires de véhicules justifiant d'un motif de service à exécuter sur le domaine aéroportuaire (livraisons, chantier, maintenance, ...)

Il peut être procédé à l'enlèvement et mis en fourrière des véhicules en stationnement irrégulier aux frais et risques de leur propriétaire.

I. Exploitation de l'aérodrome et dispositions générales de sécurité

Une attention particulière sera portée au maintien de l'exploitation normale de l'aérodrome ainsi qu'aux dispositions générales de sécurité :

- Les conducteurs de véhicules et engins sont tenus, en toute circonstance, de laisser la priorité aux piétons et aux aéronefs.
- Il sera donné préférence aux convois de véhicules ou engins de chantier plutôt qu'à la libre circulation de ceux-ci.
- L'attention des conducteurs de véhicules ou engins sera toujours portée vers les piétons (dont les passagers) à qui la priorité doit être laissée, ainsi que vers les zones de stationnement des aéronefs et vers les aérogares à proximité desquelles la circulation de véhicules et de piétons peut être intense.
- La priorité doit toujours être laissée aux véhicules de secours, ambulances ou pompiers, que ceux-ci circulent sur la route de ceinture ou sur les aires de stationnement des avions.
- Aucune obstruction visuelle ne doit être générée entre le placeur avion et l'avion arrivant ou quittant le parking. Dans certains cas le placeur avion peut se tenir sur la route de ceinture ou au bord de celle-ci.
- La circulation piétonne des passagers ne doit pas être gênée par des véhicules ou matériels. Il ne doit pas se trouver d'outils sur leur trajet et leur cheminement doit être sécurisé (pas d'obstacle ni de détérioration de chaussée, ni de présence de liquide...). Les personnels encadrant les passagers doivent toujours pouvoir garder le contact visuel avec eux.
- En cas de manœuvre d'engin de courte durée pouvant altérer la sécurité des piétons ou usagers, un homme trafic devra assurer la sécurité de la manœuvre.
- Il sera toujours tenu compte du danger inhérent à la mise en route et au mouvement des aéronefs à proximité des chantiers ou des zones de circulation des engins, véhicules ou intervenants des entreprises.
- Il est interdit de laisser sans surveillance quelque objet ou matériel que ce soit en dehors d'emplacements prévus à cet effet.
- Aucune partie d'un quelconque véhicule ou engin de chantier ne doit dépasser la limite d'un balisage de chantier.

J. Restrictions liées aux conditions météorologiques

Outre les restrictions d'utilisation des engins et matériels de chantier dans des conditions météorologiques particulières, des limitations spécifiques sont imposées sur la plate-forme aéroportuaire.

Les travaux peuvent être interrompus en raison de prévision d'orages ou de vents violents ainsi que pour cause de mauvaise visibilité (brouillard, neige...)

K. Signalement de dysfonctionnement, d'incident ou d'accident

- Le Fournisseur est tenu de signaler sans délai tout dysfonctionnement ou incident, notamment ceux qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité au responsable de la SA ADBM.
- Le responsable travaux du Fournisseur devra prendre toutes les dispositions requises en cas d'incident ou d'accident et en informer immédiatement le PCTS de la SA ADBM puis le responsable de la SA ADBM.
- Exigences SGS :
Le Fournisseur motive ses agents à remonter tout événement, incident ou dysfonctionnement susceptible d'avoir un impact sur la sécurité des aéronefs et leurs occupants. Ces événements doivent être communiqués sans délai au représentant de la SA ADBM interlocuteur du Fournisseur et à la fonction SGS.

Pour permettre le plus large recueil d'événements et se conformer à la réglementation Européenne, la SA ADBM met à la disposition de l'ensemble des personnels une adresse électronique pour ceux qui souhaiteraient notifier un événement de manière confidentielle directement à la fonction SGS de l'exploitant : Evenement.SGS@bordeaux.aeroport.fr.

L'utilisation de cette adresse, permet aux personnes qui notifient, si elles en font la demande expresse, la préservation de leur identité.

Les coordonnées des notifiants seront accessibles (à des fins de recueil d'informations complémentaires) à la fonction SGS qui est tenu au respect de la confidentialité sur l'identité des personnes si celles-ci en font la demande.

Le fournisseur s'engage à faire connaître cette possibilité à l'ensemble de ses agents et à leur communiquer cette adresse mail

L. Infractions

La BGTA est chargée de veiller à la stricte application des mesures particulières concernant la circulation des véhicules en zone côté piste de l'aérodrome. Tout contrevenant pourra faire l'objet d'un procès-verbal d'infraction pour non-respect du code de la route, ceci pouvant entraîner l'immobilisation, la mise en fourrière, le retrait de la circulation et, le cas échéant, l'aliénation ou la livraison à la destruction du véhicule au sens des articles L 325-1, L 325-3 et L 325-11 du code de la route.

M. Système de gestion de la Sécurité

Toutes les activités et interventions sur l'aire de mouvement sont soumises aux dispositions du Système de Gestion de la Sécurité. Toute intervention fait l'objet d'une évaluation des risques avec le responsable de la SA ADBM et peut faire le cas échéant l'objet d'une étude d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA) afin de déterminer les mesures d'atténuation des risques qui doivent être prises. Les fournisseurs sont, si besoin, associés à cette étude et dans tous les cas sont tenus de se conformer strictement aux consignes de sécurité qui leur sont communiquées.

Une coordination avec le service de la navigation aérienne et les autres tiers est assurée par la SA ADBM.

N. Audits

Le Fournisseur est informé que des inspections pourront être réalisées, par des représentants de la SA ADBM ou de l'autorité compétente (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile), ou par tout tiers missionné à cet effet. Ces inspections ont pour objet de vérifier le respect des procédures mises en place suite à la certification européenne de la SA ADBM, particulièrement celles relatives à la formation.

Afin d'assurer le bon déroulement de ces missions, le Fournisseur prend les mesures appropriées pour permettre, en toute légalité, l'accès des personnes susvisées à ses installations et équipements, documents, dossiers, données, procédures, ou tout autre support en rapport avec ses activités.

O. Risques pyrotechniques sur chantier (découverte et destruction de munitions)

Le chef de chantier ou d'équipe du Fournisseur concerné présent contacte immédiatement le PCTS (Poste de Contrôle Technique Sécurité) au 05.56.34.50.18. pour relater l'incident.

Consignes de sécurité sur le chantier :

- Ne plus toucher la munition,
- Faire un périmètre de sécurité approximatif de 5 mètres autour de la découverte,
- Informer et procéder à l'évacuation des personnels présents sur le chantier,
- Interdire l'accès à toute personne dans le périmètre de sécurité (sauf pompiers et démineurs),
- Accueillir les pompiers, la BGTA et les démineurs.

7. MAITRISE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

A. Exigences environnementales générales

L'aéroport est engagé dans une démarche de maîtrise de ses impacts environnementaux dans le cadre d'un Système de Management de l'Environnement (SME) certifié selon la norme ISO 14001 (version 2015) et de réduction de ses émissions carbone avec la certification Airport Carbon Accreditation (ACA).

Les principales cibles visées sont les suivantes (liste qui pourra être complétée par le représentant de la SA ADBM en fonction des besoins) :

- Réduire les nuisances sonores,
- Améliorer la qualité de l'air,
- Maîtriser les consommations d'eau,
- Réduire les risques de pollution des sols et/ou des eaux de surface,
- Réduire l'empreinte énergétique,
- Améliorer la gestion des déchets en favorisant le tri et le recyclage.

B. Engagement du Fournisseur

Le responsable du Fournisseur s'engagera à communiquer et à faire respecter à l'ensemble de son personnel intervenant sur l'Aéroport ainsi qu'à ses co-traitants et sous-traitants, les exigences énumérées dans ce document ainsi que la réglementation générale en vigueur.

Le Fournisseur pourra se voir imputer la responsabilité et les coûts inhérents induits par tout manquement à cet engagement.

Avant toute intervention, le Fournisseur précisera au représentant de la SA ADBM, si les prestations envisagées seront susceptibles d'engendrer :

- Des nuisances sonores significatives,
- Une dégradation de la qualité de l'air ou des nuisances olfactives,
- D'importantes consommations d'eau ,
- Des risques de pollution des sols ou des réseaux d'eau par utilisation de produits dangereux ou toxiques (carburant, solvants, huiles...),
- D'importantes consommations d'énergie,
- Une production de déchets (de type démolitions, déchets d'emballages, déchets dangereux...).

Le Fournisseur devra proposer les dispositifs, moyens, horaires et lieux d'intervention..., adaptés qu'il compte mettre en œuvre pour contribuer aux cibles définies ci-dessus et minimiser la gêne occasionnée aux clients, aux entreprises du site, aux riverains et ce **en concertation avec la SA ADBM**.

C. Exigences environnementales particulières

Réduire les nuisances sonores

Le Fournisseur étudiera avec une attention particulière le système de protection de son chantier afin de limiter au maximum la propagation du bruit, émis (sciage de matériaux, carottages, ponçage...). A ce titre, le Fournisseur mettra en œuvre tout complément de protection nécessaire (allant jusqu'à l'herméticité de la zone selon les travaux) pour éviter toute diffusion et propagation et ce, dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité.

Le Fournisseur pourra se voir allouer des plages horaires spécifiques pour l'utilisation prolongée de matériels bruyants, voir l'autorisation de les réaliser uniquement de nuit.

Améliorer la qualité de l'air

Chantier clos :

Le Fournisseur étudiera avec une attention particulière le système de **protection de son chantier** afin de limiter au maximum la propagation des odeurs ou des poussières émises (découpe de matériaux, carottages, ponçage...).

A ce titre, le Fournisseur mettra en œuvre tout complément de protection nécessaire (allant jusqu'à l'herméticité ou l'aspiration de la zone selon les travaux) pour éviter toute dispersion et ce, dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité.

Chantier ouvert :

Le Fournisseur veillera à utiliser des engins et matériels les moins émetteurs de fumée, de particules fines et plus généralement de gaz à effet de serre. Les véhicules et engins respecteront à minima la norme EURO 5. Dans le cas de travaux générant des poussières importantes, le Fournisseur devra proposer des solutions s'attachant à réduire cette production.

Maîtriser les consommations d'eau

L'eau est une ressource qui doit être préservée par une utilisation maîtrisée.

Modalités de raccordement et installations de compteurs : voir Conditions Générales d'Intervention.

Le Fournisseur limitera au maximum sa consommation en eau lors de son intervention (éco-gestes tels que fermeture des robinets à la fin de chaque utilisation, utilisation de sanitaires économes...).

Le Fournisseur utilisera des équipements en bon état afin d'éviter toute fuite d'eau.

Pour les chantiers importants, à la demande de la SA ADBM, le Fournisseur communiquera la consommation d'eau réelle du chantier.

Réduire les risques de pollution des sols et/ou des eaux de surface

Dans le but de limiter les risques de pollution et de déversement accidentel, le Fournisseur privilégiera l'utilisation de produits biodégradables bénéficiant de l'Ecolabel européen.

Le stockage de produits liquides sera obligatoirement réalisé sur des bacs de rétention d'un volume adapté à celui du récipient contenant le liquide.

Toute pollution du fait d'un déversement de produits sur le sol ou dans les réseaux sera de l'entière responsabilité du Fournisseur qui devra obligatoirement la signaler au service de sécurité incendie de l'aéroport via le PCTS. L'intervention pour dépollution éventuelle sera à la charge du Fournisseur.

Réduire l'empreinte énergétique

Modalités de raccordement et installations de compteurs : voir Conditions Générales d'Intervention.

Le Fournisseur limitera au maximum sa consommation en énergie électrique lors de son intervention. Il s'attachera à identifier et déployer des éco-gestes (ne pas climatiser les bungalows d'installation de chantier la nuit...) et mettre ses installations hors tension à la fin de chaque période travaillée lorsque c'est possible.

Pour les chantiers importants, à la demande de la SA ADBM, le Fournisseur communiquera la consommation d'énergie réelle (électricité, gaz, fioul...) du chantier.

Améliorer la gestion des déchets pour favoriser le tri et la valorisation

Le Fournisseur sera propriétaire, donc responsable, des déchets qu'il générera sur le site aéroportuaire lors de son intervention.

Il privilégiera le tri à la source de ses déchets y compris ceux issus de chantier ou de démolition en vue d'améliorer le taux de valorisation de ceux-ci. Il assurera la collecte, le stockage, le transport de ses déchets hors de l'Aéroport jusqu'aux filières de traitement, de valorisation ou d'élimination en centre agréé et ce, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Selon la nature, l'emplacement ou la quantité des déchets générés par la prestation, le représentant de la SA ADBM se réserve le droit d'exiger des dispositions spécifiques (mise en place de bennes particulières, filet de protection au-dessus des bennes, fréquence d'enlèvement, nettoyages de la zone...).

D. Gestion des déchets du chantier

L'emprise des travaux et ses abords devront être maintenus en parfait état de propreté, et les déchets évacués chaque jour dans les bennes équipées d'un filet de protection.

Les bennes à déchets seront régulièrement remplacées de manière à assurer une évacuation permanente des déchets du chantier.

Une attention particulière sera portée par le Fournisseur titulaire du lot en charge de cette gestion, lors de travaux en zone côté piste.

Le Fournisseur s'assurera que toutes les dispositions sont prises pour supprimer tout risque d'envol des déchets légers (papiers, cartons, emballages en matière plastique...), susceptibles d'être ingérés par les moteurs d'avions au démarrage.

- ➔ Tout déchet ou résidu de chantier représente un danger potentiel pour les aéronefs, les véhicules et/ou les piétons.
- ➔ Les matériaux, pierres, sable, gravillons... peuvent être aspirés par les réacteurs ou les hélices et les endommager gravement. Ils peuvent être propulsés à plusieurs centaines de mètres par les réacteurs.
- ➔ Les pièces métalliques ou plastiques peuvent également être aspirées ou soufflées.
- ➔ Les enduits, laitance... peuvent endommager les pneumatiques des aéronefs.
- ➔ Les déchets alimentaires attirent les oiseaux, dangereux pour les aéronefs.
- ➔ Aucune zone de chantier ne pourra être rouverte au trafic ou à la circulation sans avoir été vérifiée au préalable par le Fournisseur en charge des travaux. Elle devra être débarrassée de tout objet et balayée.
- ➔ En cas d'avis de vents violents, les matériels devront être arrimés ou lestés.
- ➔ Les déchets alimentaires devront être enfermés dans des sacs placés hors de portée des oiseaux ou autres nuisibles et devront être évacués du chantier à la fin de chaque intervention.
- ➔ Si nécessaire, la route de ceinture et les autres zones empruntées devront être balayées après le passage de camions, véhicules ou engins.

- Les nettoyages ou dépollutions non réalisés par le Fournisseur lui seront facturés au tarif en vigueur.

E. Gestion des déchets de démolition de bâtiments

En application du Décret n° 2011-610 du 31 mai 2011 et selon l'importance ou la nature des bâtiments démolis, la SA ADBM fournira au Fournisseur le diagnostic initial portant sur les déchets issus des travaux envisagés.

F. Gestion des produits dangereux

Il est rappelé au Fournisseur qu'il devra veiller aux conditions de stockage et d'élimination de ses produits dangereux.

Certains produits feront l'objet d'une attention toute particulière concernant leur stockage, leur utilisation et l'évacuation de leurs contenants, et notamment les produits suivants :

- a) Les liquides inflammables (carburants, huile de décoffrage...)
- b) Les peintures et résines

Pour chaque Fournisseur concerné, un lieu de stockage extérieur aux bâtiments devra lui être réservé. Ce lieu devra être verrouillé, abondamment ventilé et accessible à une personne responsable possédant la liste exhaustive des produits concernés avec les consignes de sécurité précises. Toutes mesures pour éviter une pollution accidentelle devront être prises, notamment en disposant le stockage sur des bacs de rétention adaptés et couverts.

L'évacuation des contenants de ces produits et leur traitement en centre agréé est à la charge exclusive des Fournisseurs concernés par leur utilisation. Ils ne pourront en aucun cas être évacués dans les bennes à déchets décrites ci-dessus.

A la demande de la SA ADBM, le Fournisseur devra être en mesure de fournir toute documentation descriptive de la gestion des produits dangereux mise en œuvre dans le cadre de sa prestation.

G. Traitement des déchets dangereux

Le Fournisseur assurera la collecte, le tri, le stockage en toute sécurité et l'élimination des déchets dangereux.

Conformément au Décret n°2021-321 : Dématérialisation des Bordereaux de Suivi des Déchets (BSD), Le Fournisseur aura pour obligation d'émettre un BSD dématérialisé via le site internet du gouvernement : Trackdéchets (<https://trackdechets.beta.gouv.fr/>).

Le délai de déclaration dans le cas de déchets dangereux est de 7 jours à compter du fait générateur. Dans le cas des terres excavées et sédiments, le déclarant a jusqu'au dernier jour du mois suivant le fait générateur pour faire sa déclaration.

Dès que le Fournisseur aura à sa connaissance l'existence ou la suspicion de déchets dangereux, il en informera le représentant de la SA ADBM.

Le Fournisseur, à son initiative :

- Devra créer un BSD sur Trackdéchets, rattaché à la SA ADBM,
- Devra immédiatement informer le représentant de la SA ADBM de la création d'un BSD,
- Aura à sa charge de compléter et faire compléter l'ensemble du BSD.