Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

Règlement de circulation

Aéroport de Liège

2025 V1.2

Propriétaire du document	Société	Approuvé (date+sign.)
Eric Anselme	SPW	

Amendements :

Version	Date	Raison	Rédacteur	Vérificateur
2025 V1.0	10/01/2025	Création	Jérôme Thiry	Eric Anselme
2025 V1.1	05/04/2025	Mise en conformité	Jérôme Thiry	Eric Anselme
2025 V1.2	10/06/2026	Suivi de remarques	Jérôme Thiry	Eric Anselme

TABLE DES MATIÈRES

1 Dispositions générales 6
1.1 Références légales 6
1.2 Mise à jour 7
1.3 Accès 7
1.3.1 Généralités 7
1.3.2 Accès sans permis de conduire aéroportuaire 8
1.4 Documents pour se rendre du côté piste 9
1.5 Documents pour conduire un engin motorisé 9
1.6 Documents d'un engin motorisé 11
1.6.1 Badges permanents 11
1.6.2 Badges visiteurs 12
2 Règles de circulation côté piste 13
2.1 Dispositions générales 13
2.1.1 Accidents ou incidents 13
2.1.2 FOD 14
2.1.3 Stop fuel 14
2.2 Dispositions spécifiques 15
2.2.1 Règles de priorité 15
2.2.2 Limitations de vitesse 15
2.2.3 Zone et distance de sécurité autour des aéronefs 16
2.2.4 Voies de service 17
2.2.5 Routes d'urgence à usage restreint 20
2.2.6 Arrêt, manœuvre et stationnement 20
2.2.6.1 Arrêt 20
2.2.6.2 Manœuvre 21

2.2.6.3 Stationnement 21
2.2.7 Éclairage des véhicules 22
2.2.8 Transport de passagers et de fret 22
2.2.9 Circulation des piétons et des cyclistes 23
2.2.9.1 Piétons 23
2.2.9.2 Cyclistes et moyens alternatifs de locomotion 24
2.2.9.3 Animaux 24
2.3 Signalisation et marquage 25
2.3.1 Panneaux d'obligation 25
2.3.2 Panneaux d'indication 26
2.3.3 Marquages 29
2.3.3.1 Marquages sur les aires de mouvement 29
2.3.3.2 Marquages sur l'aire de manœuvre 29
2.3.3.3 Marquages de point d'attente avant piste 29
2.3.3.4 Marquages d'identification de poste de stationnement d'aéronef 30
2.3.3.5 Marquages de sécurité 31
2.3.4 Balisage 33
3 Véhicules et matériel roulant 36
3.1 Dispositions générales 36
3.2 Véhicules non immatriculés 37
3.3 Entretien et propreté 37
4 Transports spéciaux 38
4.1 Courrier diplomatique 38
4.2 VIP 38
4.3 Matières dangereuses 38
4.4 Ambulances – vols sanitaires 38
5 Circulation sur l'aire de manœuvre 39

5.1 Accès 40
5.2 Communication radio 42
5.2.1 Circuler sur un taxiway 42
5.2.2 Traverser une piste (procédure standard) 42
5.2.3 Circuler sur une piste (procédure standard) 43
5.2.4 Rupture de la communication radio ou autre problème sur l'aire de manœuvre 43
5.3 Procédures liées à l'usage du transpondeur (VTS) 45
5.3.1 Dispositions générales 45
5.3.2 Chantiers et convois 46
5.4 Autorité aéroportuaire 47
5.5 Infractions 47
5.5.1 Types et niveaux d'infractions 47
5.5.2 Constatation d'infractions 49
5.5.3 Sanctions 50
5.5.4 Recours 51
6 Annexes 53
Annexe 2. Plans du site 56
Annexe 3. Régime de sanctions en matière de sécurité lié au permis de conduire 57
Annexe 4. – Aide mémoire SPW 59

1 Dispositions générales

Le présent règlement de circulation est rédigé par l'autorité aéroportuaire (SPW) de l'aéroport de Liège afin de veiller à la sécurité et au bon déroulement de la circulation à l'intérieur du site aéroportuaire de Liège.

Toute personne conduisant un véhicule ou circulant dans ce périmètre appelé communément « côté piste » ou *airside* doit connaître les règles de circulation reprises dans ce document et s'y conformer.

Ce règlement de circulation est publié dans le manuel d'aérodrome de Liège sous la responsabilité du SPW.

La diffusion de ce règlement au personnel aéroportuaire relève de la responsabilité des managers en charge de la sécurité dans les différentes entités.

Le présent règlement est communiqué par le SPW aux personnes habilitées désignées pour faire les demandes de badges aéroportuaires.

1.1 Références légales

Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission de décembre 2024.

Règlement (UE) nº 2015/1998 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Code du bien-être au travail.

Arrêté royal du 01 décembre 1975 portant règlement général de la circulation routière.

Arrêté royal du 03 mai 1991 portant règlement de la sûreté de l'aviation civile.

Arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air.

Arrêté royal du 23 novembre 2000 relatif aux signaux visuels.

Arrêté royal du 18 novembre 2005 réglementant le transport aérien des marchandises dangereuses.

Arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 relatif à l'attribution et au port des badges d'accès et d'identification.

Annexe 10, Volume II de l'OACI.

Annexe 14, Volume I de l'OACI.

Annexe 18 de l'OACI et de ses documents annexes.

Manuel d'exploitation tous temps OACI.

Manuel de sûreté de l'aire de trafic (ACI).

1.2 Mise à jour

Le règlement de circulation est publié dans le manuel d'aérodrome et distribué aux personnes habilitées désignées pour la délivrance des badges via un Google Drive géré par le service Badges.

À chaque nouvelle version, le versionnage est encodé en première page et en pied de page.

Un tableau reprend le nom du rédacteur et du vérificateur pour chaque version.

En cas de modifications, une nouvelle version sera publiée (V1.x+1) et les suppressions, modifications ou ajouts seront identifiés par rapport à l'édition précédente directement dans le texte :

- Les ajouts et modifications par un surlignage jaune.

Une révision majeure du document sera identifiée par l'année de sa première publication (« Règlement de circulation – Aéroport de Liège, 2025 V1.0 »).

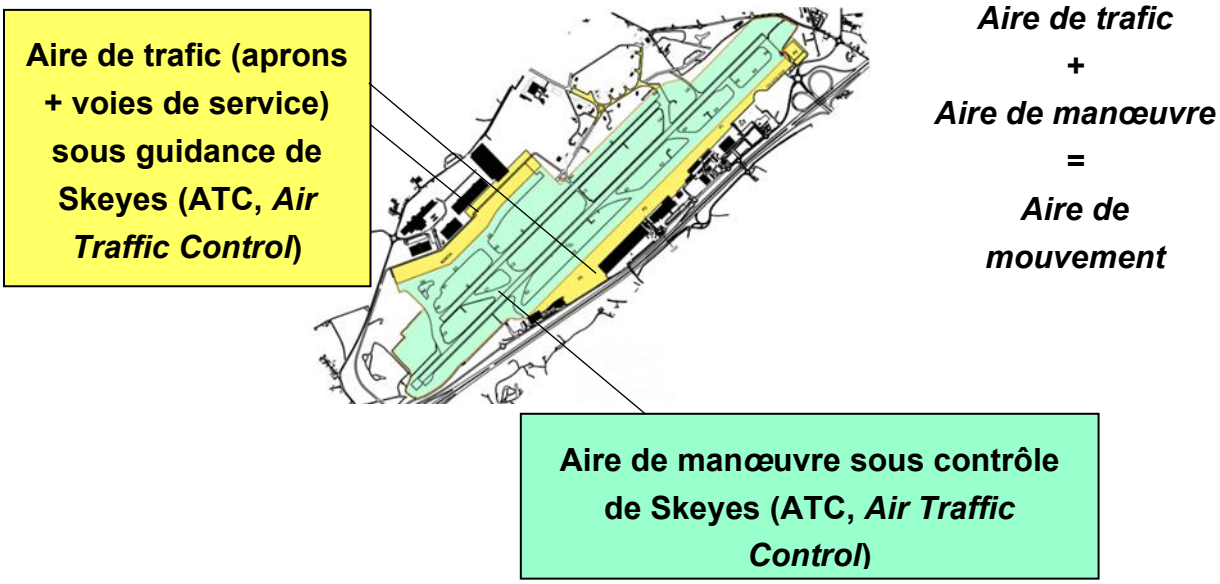
En fonction de l'importance des modifications, des moyens de communication supplémentaires pourraient être mis en œuvre pour informer les usagers d'un changement (notamment via le Safety Office).

1.3 Accès

1.3.1 Généralités

La partie *airside* de l'aéroport n'est accessible qu'au personnel autorisé et en possession d'un document d'accès valable. L'utilisation de véhicules doit être limitée au strict minimum opérationnel. Tout conducteur qui se déplace avec un véhicule côté piste doit être en possession d'un permis de conduire aéroportuaire en ordre de validité et correspondant à la zone dans laquelle il est amené à circuler. Le permis TRA (permis de conduire aéroportuaire pour l'aire de trafic *[apron]*) permet uniquement le déplacement sur l'aire de trafic, alors que le permis MAN (permis de conduire aéroportuaire pour l'aire de manœuvre [*manoeuvring area*]) permet le déplacement sur l'ensemble du site (aire de trafic et aire de manœuvre).

Figure 1. Aire de trafic/manœuvre



1.3.2 Accès sans permis de conduire aéroportuaire

Lorsqu'un conducteur se présente au PIF (point d'inspection-filtrage) sans permis de conduire aéroportuaire et doit se rendre *airside*, il doit être valablement escorté.

Pour un accès à l'aire de manœuvre, les conditions à respecter sont reprises au point *5.1 Accès* de ce document.

Pour un accès à l'aire de trafic uniquement, un escorteur valablement badgé et muni d'un permis aéroportuaire TRA doit prendre place sur le siège passager afin d'accompagner le véhicule jusqu'à son point de destination et son retour côté ville [*landside*]. L'escorteur prend la responsabilité du comportement du conducteur et des conséquences impliquant le véhicule durant son escorte. En cas d'urgence, le véhicule escorteur et le véhicule escorté communiquent par téléphone.

Lorsque deux véhicules doivent être accompagnés ou qu'il est impossible pour un escorteur de prendre place dans l'habitacle, le véhicule ou les véhicules doivent être précédés d'un véhicule escorteur. Le véhicule escorteur doit être habilité par l'autorité compétente et sous-traitant direct de l'exploitant.

Lorsque plus de deux véhicules doivent être escortés, un premier escorteur valablement badgé doit se trouver en tête du convoi (dans son véhicule propre ou sur le siège passager) et un second doit se trouver en fin de convoi (à nouveau dans son véhicule propre ou sur le siège passager).

1.4 Documents pour se rendre du côté piste

Toute personne qui se rend du côté piste doit être en possession :

- D'un badge d'accès permanent en cours de validité porté de manière visible, ou
- D'un badge d'accès visiteur en cours de validité porté de manière visible, ou
- (pour les passagers) D'un titre de transport valable et d'un document d'identité en cours de validité (CI ou passeport), ou
- (pour les pilotes en opération) D'une licence de pilote en cours de validité et d'un document d'identité en cours de validité (CI ou passeport).

1.5 Documents pour conduire un engin motorisé

Toute personne qui conduit un engin motorisé côté piste doit être en possession :

- D'un permis de conduire aéroportuaire TRA pour circuler sur l'aire de TRAfic (aprons et voies de service) en cours de validité et d'un permis de conduire civil belge en cours de validité de niveau B minimum (ou, en fonction des circonstances, d'une certification jugée équivalente par l'autorité aéroportuaire).

  Le cours permettant d'obtenir ce permis portera sur la connaissance :

  - Du règlement de circulation de l'aéroport ;
  - De la terminologie aéronautique ;
  - De l'aérodrome et de sa signalisation spécifique.

OU

- D'un permis de conduire aéroportuaire MAN pour circuler sur l'aire de MANœuvre et d'un permis de conduire civil belge en cours de validité de niveau B minimum (ou, en fonction des circonstances, d'une certification jugée équivalente par l'autorité aéroportuaire).

  En plus du contenu lié au permis de conduire aéroportuaire TRA, le cours permettant d'obtenir ce permis MAN portera sur la connaissance :

  - De la phraséologie aéronautique ;
  - Des techniques de communication aéronautique ;
  - Du site (savoir se situer sur ce dernier).

Pour obtenir un permis de conduire aéroportuaire (TRA ou MAN), les conditions suivantes doivent être remplies :

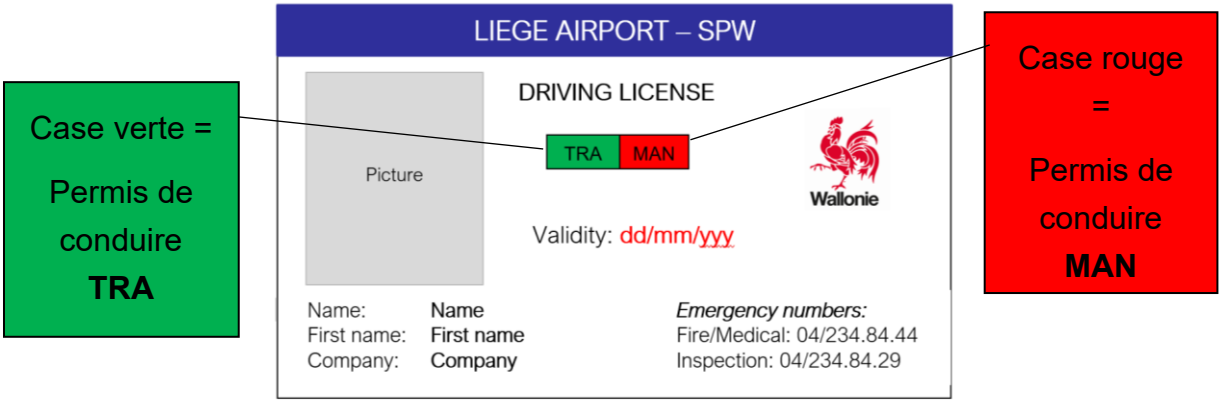
1. Tout demandeur doit être en possession d'un badge aéroportuaire permanent ;
2. Une demande écrite et motivée par l'employeur de la personne pour laquelle le permis est sollicité doit être introduite ;
3. Tout demandeur doit être en possession d'un permis de conduire civil de catégorie correspondant au véhicule qui sera conduit sur la plateforme aéroportuaire. En cas d'absence de permis civil adapté au véhicule spécifique, une formation professionnelle adaptée accompagné d'un certificat de réussite peut s'y substituer ;
4. Tout demandeur doit réussir l'épreuve théorique organisée en langue française ou anglaise et portant, au minimum, sur la connaissance du règlement de circulation de l'aéroport. En cas d'échec, l'examen peut être repassé ; il ne pourra cependant être présenté plus de 3 fois.

Pour la conduite de véhicules pour lesquels il n'existe pas de permis civil spécifique, un certificat interne délivré par l'employeur peut être accepté par l'autorité aéroportuaire.

Le permis de conduire aéroportuaire (TRA ou MAN) sera délivré par l'autorité aéroportuaire selon les modalités pratiques prévues.

Un agent ayant un retrait de permis de conduire civil doit en informer son employeur. **Une interdiction de conduire landside entraine immédiatement une interdiction de conduire airside**.

Figure 2. Permis de conduire aéroportuaire



Refresh

Les permis de conduire aéroportuaire MAN et TRA ont tous deux une validité de 2 ans. Au terme de ces périodes spécifiques, tout conducteur doit présenter un examen de mise à niveau.

Dérogation

Une dérogation à la règle générale peut être accordée lorsque le conducteur du véhicule est accompagné d'un escorteur en possession d'un permis de conduire aéroportuaire.

1.6 Documents d'un engin motorisé

1.6.1 Badges permanents

Les véhicules immatriculés sont identifiés par le biais de badges permanents émis par le service Badges du Service public de Wallonie. Ces derniers sont délivrés après introduction d'une demande de badge permanent pour véhicule, à laquelle sont jointes une copie du document de contrôle technique et une copie du certificat d'immatriculation. Ils ont une validité de 3 ans.

À tout moment, les chauffeurs des véhicules immatriculés peuvent être amenés à démontrer que ces derniers sont en ordre de contrôle technique.

Le badge doit être affiché de manière visible sur le véhicule, et reprend l'immatriculation du véhicule, un numéro de badge, sa durée de validité et les zones auxquelles le véhicule identifié par son immatriculation peut accéder, soit :



RUNway : ensemble des taxiways, bretelles d'accès aux pistes et pistes destinées au décollage et à l'atterrissage des avions. Cette zone est uniquement accessible sur contact radio avec la tour de contrôle.

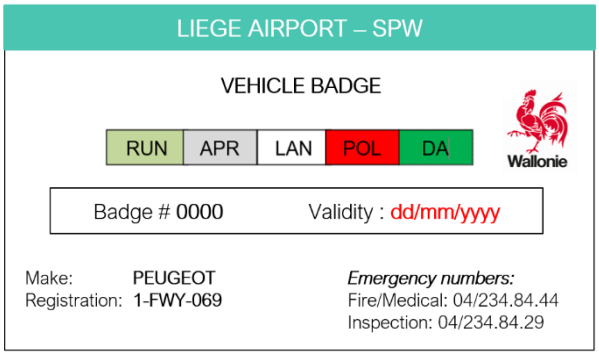
APRon : dalle où sont stationnés les avions et où il est possible de circuler en voiture pour se rendre d'un bâtiment à l'autre ou de la partie nord à la partie sud.

Parc pétr**OL**ier.

LANdside : sous-sol du terminal.

Demarcated **A**rea : zone délimitée (ZD).

Figure 3. Badge permanent d'identification d'un véhicule



1.6.2 Badges visiteurs

En cas de visite ponctuelle, un véhicule immatriculé peut être badgé comme visiteur par les agents de sûreté lorsqu'il se présente au point d'inspection-filtrage (PIF).

À tout moment, les chauffeurs des véhicules immatriculés peuvent être amenés à démontrer que ces derniers sont en ordre de contrôle technique.

Le badge doit être affiché de manière visible sur le véhicule.

Les véhicules non immatriculés ne sont pas badgés mais doivent être autorisés à rentrer sur site par le SPW via le formulaire FB6 (voir Règlement du service Badges). Ils sont aussi identifiés par Liege Airport.

2 Règles de circulation côté piste

2.1 Dispositions générales

Tous les usagers présents côté piste sont tenus :

- De se conformer à la dernière mise à jour du règlement de circulation ;
- D'adopter un comportement et une conduite responsables afin de ne mettre aucun usager en danger ;
- De contacter immédiatement l'autorité aéroportuaire en cas de constat d'événements pouvant impacter la sécurité. Tout incident impliquant un aéronef doit être considéré comme impliquant la sécurité et être rapporté sans délai.

Il est strictement interdit :

- De fumer à un endroit non prévu à cet effet (même à l'intérieur d'un véhicule ou de matériel roulant) ou d'allumer un feu ;
- De conduire ou d'exercer son service côté piste sous l'influence de boissons alcoolisées, de stupéfiants, de somnifères ou de toute autre substance susceptible de modifier la conduite d'un véhicule ou de mettre en danger les autres usagers ;
- De se livrer à des activités dérangeantes ou distrayantes pendant la conduite. Le concept de « cabine stérile » doit être d'application. Il s'agit de l'absence de stimuli extérieurs à la conduite (musique, podcast, GSM, vidéo, etc.).

2.1.1 Accidents ou incidents

Toute personne impliquée dans un incident ou un accident est tenue d'avertir l'inspection aéroportuaire et de rester sur les lieux de l'incident/accident, sauf si sa sécurité est engagée. Dans ce cas, après s'être mise hors de danger, elle est tenue de contacter immédiatement l'inspection aéroportuaire et de préciser sa localisation.

Figure 4. Inspection aéroportuaire

Inspection aéroportuaire SPW :

04/234.84.29



Si pour des raisons opérationnelles ou de sécurité urgentes, un témoin ne peut rester sur place, il pourra quitter les lieux après avoir pris contact avec l'inspection aéroportuaire et signifié son identité, son numéro de badge et son numéro de contact. Il sera tenu de se présenter dès que possible à l'inspection aéroportuaire.

2.1.2 FOD

Tout usager est tenu de garder l'aire de mouvement propre. Il est interdit de jeter, de déposer ou de laisser sur l'aire de mouvement tout déchet [*FOD, Foreign Object Debris*] sous quelque forme que ce soit. Il s'agit d'une responsabilité individuelle qui incombe à toute personne qui accède à l'aire de mouvement. Dans le but d'éviter des chutes d'objets et/ou déchets, il est interdit de circuler du côté piste avec une benne non fermée, une remorque non bâchée ou un pickup au chargement non sécurisé.

Figures 5 et 6. FOD





2.1.3 Stop fuel

Sur la dalle nord, des boutons d'arrêt d'urgence sont reliés au réseau hydrant et servent à arrêter immédiatement l'écoulement de fuel si une fuite est détectée ou si un incendie se déclare sur l'apron.

Ces boutons sont placés sur les poteaux d'éclairage tels qu'illustrés ci-dessous.

Figures 7 et 8. Boutons d'arrêt d'urgence Fuel





Toutes les personnes travaillant sur l'apron nord doivent prendre connaissance de la position des boutons d'arrêt d'urgence à proximité de leur lieu de travail.

2.2 Dispositions spécifiques

2.2.1 Règles de priorité

La priorité absolue est donnée aux aéronefs en mouvement ainsi qu'aux aéronefs à l'arrêt qui ont actionné leurs feux anticollisions.

Les priorités suivantes s'appliquent ensuite par ordre décroissant :

1. Les véhicules des services de sécurité et de secours qui se manifestent comme véhicules prioritaires (gyrophares bleus et/ou avertisseur sonore) ;
2. Les véhicules opérationnels (SPW/LA) qui se manifestent comme étant en service (gyrophares jaunes) ;
3. Les piétons (passagers à pied et personnel encadrant) ;
4. Tous les autres véhicules.

Pour les véhicules de même niveau de priorité :

1. Un véhicule circulant sur une voie de service est prioritaire sur un véhicule de même niveau de priorité voulant emprunter cette voie de service ;
2. Les règles communes sont d'usage pour les autres cas de figure (signalisation au sol [STOP], priorité de droite).

2.2.2 Limitations de vitesse

Indépendamment des limitations spécifiques de vitesse, les conducteurs sont tenus d'adapter leur vitesse aux circonstances afin de ne pas mettre les autres usagers et de ne pas se mettre eux-mêmes en danger.

Des limitations spécifiques sont en vigueur côté piste :

- La vitesse maximale autorisée sur les voies de service et l'aire de mouvement en général est de 30 km/h.



Figure 9. Marquage de limitation de vitesse

- La vitesse maximale autorisée sur l'aire de trafic en dehors des voies de service est de 15 km/h ;

- La vitesse en marche arrière, quand cette manœuvre est inévitable, est limitée à 5 km/h.

Ces limitations de vitesse ne s'appliquent pas aux véhicules des services de sécurité et de secours lorsqu'ils se manifestent comme véhicules prioritaires (gyrophares bleus et/ou avertisseur sonore).

2.2.3 Zone et distance de sécurité autour des aéronefs

La zone de sécurité s'étend à 7,5 mètres des contours de l'aéronef. Seuls les véhicules et le personnel strictement nécessaires au traitement des aéronefs sont autorisés dans cette zone.

Figure 10. Zone de sécurité autour des aéronefs (7,5 mètres)



À l'exception des membres du personnel chargés du branchement de l'alimentation en électricité et du placement des cales devant le train d'atterrissage avant, nul n'est autorisé à s'approcher de l'aéronef soit à pied, soit avec n'importe quel matériel roulant avant que les moteurs et les feux anticollisions ne soient arrêtés et les cales placées.

Il est interdit de circuler avec des véhicules ou du matériel d'assistance en escale sous les ailes ou le fuselage d'un aéronef sauf si c'est indispensable au bon déroulement des opérations d'assistance au sol de l'avion concerné. *Cette mesure ne s'applique pas aux camions avitailleurs*.

Avant de pénétrer dans la zone de sécurité de l'aéronef, tout conducteur doit effectuer un arrêt de sécurité afin d'éviter un accident avec l'aéronef en cas de non-fonctionnement du système de freinage de son véhicule.

Les véhicules motorisés ne peuvent pas s'approcher à moins de 2 mètres d'un aéronef sauf lorsqu'ils sont nécessaires à l'assistance en escale.

La hauteur libre entre le côté supérieur d'un véhicule et le côté inférieur d'un obstacle sera toujours au moins égale à 30 centimètres. Lorsque cela est pertinent, la hauteur

du véhicule doit être indiquée dans l'habitacle à un endroit visible pour le conducteur. Il est conseillé d'éviter autant que faire se peut de circuler sous un avion.

Lors des opérations d'embarquement et de débarquement des passagers, les zones se trouvant devant les sorties de secours doivent toujours être dégagées. Hormis les véhicules d'avitaillement et les véhicules de service incendie et de secours, aucun autre véhicule n'est autorisé à se trouver à proximité des baies de ventilation des réservoirs de l'aéronef.

Aéronefs moteurs en marche :

- La distance de sécurité à respecter est de 75 mètres derrière l'aéronef (50 mètres pour les avions légers ou « *narrow body* »).

Aéronefs en mouvement :

- La distance de sécurité à respecter est de 125 mètres devant et derrière l'aéronef.

Aucun véhicule ou piéton ne peut circuler entre l'aéronef et le marshaller lorsque ce dernier est en train de guider un aéronef.

2.2.4 Voies de service

Les voies de service [*service roads*] doivent être empruntées pour le déplacement de véhicules côté piste.

Pour accéder aux postes de stationnement, les véhicules doivent choisir le chemin le plus court pour atteindre leur destination se trouvant en dehors des voies de service.

Les lignes de démarcation des voies de service sont :

- Des lignes blanches pleines ;

Figure 11. Voie de service



- Des lignes discontinues en alternance latéralement pour les parties des voies de service qui croisent un taxiway ou une taxilane. Une attention particulière est requise lors de mouvements sur ces voies de service étant donné le croisement

possible avec des aéronefs. Cette configuration se retrouve notamment pour les voies de circulation passant derrière les avions en position de parking.

Figure 12. Voie de service arrière



Exceptions

Certaines voies de service font l'objet de réglementations spécifiques :

- Voies de service arrière :

  Les voies de service adjacentes aux taxiways sont réservées à l'usage exclusif de certains véhicules du SPW (véhicules de l'inspection aéroportuaire et du BCU) et de LA (véhicules du service incendie, marshaller, service de maintenance et camions d'avitaillement). Au sud, des voies de service arrière sont tracées du stand 10 au 71. Au nord, tous les aprons en sont pourvus.

  L'accès à ces voies est signalé par un marquage spécifique.

Figure 13. Accès à une voie de service arrière



Attention : lors de l'utilisation de ces voies de service arrière, un avion est toujours prioritaire en entrée ou en sortie de stand dès que ses feux anti-collision sont allumés.

- Voie de service ouest :

Pour tous les véhicules, le passage de la zone nord à la zone sud se fait par la voie de contournement ouest.

Un portique à chaque extrémité de la voie de service ouest détermine la zone dans laquelle les véhicules de plus de 4 mètres ne peuvent circuler en LVO [*Low Visibility Operations*]. L'arrêt d'un quelconque véhicule est interdit pour éviter des interférences avec les systèmes de navigation.

En cas de problème (pannes, etc.), l'inspection aéroportuaire doit être appelée immédiatement.

Figures 14, 15 et 16. Voie de service ouest





- Voie de service est :

L'utilisation de cette voie est totalement interdite aux véhicules dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes.

Elle est en outre réservée aux services de l'aéroport et aux utilisateurs de la zone Echo exclusivement pour se rendre dans leurs bâtiments situés dans cette zone.

Figures 17 et 18. Voie de service est (autorisée aux véhicules de maximum 3,5 T)




2.2.5 Routes d'urgence à usage restreint

Sur les aprons nord et sud, une route d'urgence à usage restreint [*Fire Road*] permet la sortie rapide des véhicules du service incendie. Ces routes d'urgence sont situées à hauteur des volets des garages des services de secours (pompiers). Elles ne doivent jamais être encombrées et, même si le passage n'y est pas interdit, aucune opération bloquant le chemin ne peut s'y dérouler. Lors d'une intervention du service incendie, le délai d'intervention est capital pour la maîtrise d'une situation d'urgence.

Figures 19 et 20. *Fire roads* – Aprons sud et nord





2.2.6 Arrêt, manœuvre et stationnement

2.2.6.1 Arrêt

Il est interdit d'entraver la circulation en laissant par exemple traîner des objets sur l'aire de mouvement.

Toute entrave à la circulation doit être levée au plus tôt. Si cela n'est pas possible, il faut en informer immédiatement l'autorité aéroportuaire par l'intermédiaire de l'inspection (04/234.84.29).

Les voies de services pourront être exceptionnellement et provisoirement entravées pour sécuriser le mouvement d'un avion, et ce, par l'inspection aéroportuaire, le marshaller ou le handler en charge de ce mouvement. Dans ce cas, il est strictement interdit de contourner le ou les véhicules sécurisant cette opération.

Tout véhicule en panne, avec immobilisation sur l'aire de manœuvre, sera balisé selon les dispositions réglementaires et l'inspection aéroportuaire en sera immédiatement avertie.

Les véhicules et le matériel d'assistance en escale doivent toujours se garer aux emplacements marqués à cet effet.

Sur les postes de stationnement d'aéronefs, les véhicules et/ou le matériel de manutention doivent dans la mesure du possible se garer de manière telle qu'il leur est toujours possible de quitter leur emplacement sans devoir faire marche arrière.

Il est également défendu de stationner un véhicule de façon telle que les autres véhicules sont obligés de faire marche arrière pour se déplacer.

Les véhicules à l'arrêt auront toujours le frein à main serré.

Lorsque le véhicule est laissé seul, les clefs de contact doivent toujours être retirées, exception faite pour les véhicules lents et pour les véhicules équipés de transpondeurs (VTS) se trouvant dans la zone de manœuvre.

Il est interdit de s'arrêter ou de stationner devant les portes ou escaliers qui sont utilisés par les passagers ou les équipages, sauf pour les véhicules destinés à embarquer ou à débarquer les passagers et le personnel navigant.

2.2.6.2 Manœuvre

La marche arrière n'est autorisée que lorsque la marche avant est impossible.

La marche arrière en zone de manutention ne peut s'effectuer que si elle est guidée par une aide.

Sur les postes de stationnement d'aéronefs, tous les véhicules doivent être disposés de telle sorte que les véhicules d'avitaillement et les véhicules de secours puissent toujours s'éloigner de l'aéronef en marche avant.

Les véhicules dont la visibilité vers l'arrière est limitée en raison de leurs dimensions ou de leur construction doivent être équipés de moyens visuels et sonores suffisants ou être accompagnés pendant la manœuvre par une deuxième personne. Celle-ci doit se trouver à l'extérieur du véhicule et entretenir un contact visuel avec le conducteur.

2.2.6.3 Stationnement

Le stationnement est interdit :

- Sur les zones hachurées blanches ou rouges ;

Figure 21. Zone hachurée



- Devant les portes permettant la sortie des services de secours et les portes de secours au sens large ;
- Devant les portes utilisées par des passagers ou membres d'équipage (excepté les véhicules habilités spécifiquement au transport de ces personnes) ;
- De manière à imposer à un autre véhicule d'effectuer une marche arrière ;
- Dans une zone réservée à un usage spécifique différent de celui pour lequel est prévu le véhicule ;
- Sur une voie de service.

2.2.7 Éclairage des véhicules

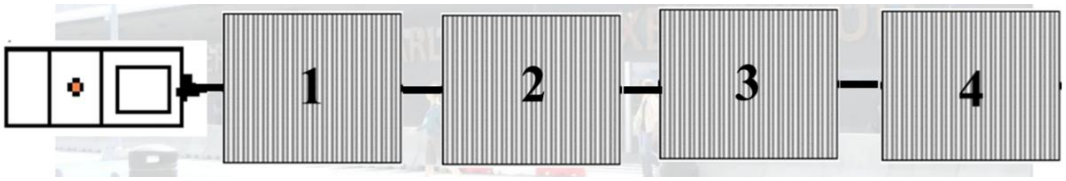
Tous les véhicules et objets mobiles doivent être clairement identifiables à distance et doivent, de nuit ou par faible visibilité (brouillard, forte pluie, neige, etc.), être équipés d'un éclairage les rendant visibles.

Tous les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre doivent être équipés d'un gyrophare. Ce dernier doit être bleu pour les véhicules d'intervention et jaune pour les véhicules actifs sur les chantiers.

2.2.8 Transport de passagers et de fret

Le nombre de véhicules remorqués ne peut excéder six chariots ou quatre « dollies ». La longueur totale du train de remorquage ne peut en aucun cas dépasser 30 mètres.

Figure 22. Convoi de dollies



Les passagers ne peuvent être transportés que par des véhicules prévus à cet effet. Ces véhicules doivent satisfaire aux prescriptions imposées par la réglementation en matière de transport de personnes.

Le fret doit être transporté au moyen de matériel roulant spécialement conçu pour ce type de transport.

Le fret dangereux doit être transporté dans des véhicules fermés spéciaux, conformément aux prescriptions de l'arrêté royal réglementant le transport aérien de marchandises dangereuses.

2.2.9 Circulation des piétons et des cyclistes

2.2.9.1 Piétons

Une attention spéciale est exigée pour les piétons. En effet, les véhicules et autres matériels roulants doivent respecter une distance latérale d'au moins un mètre à leur égard.

Modalités sur l'aire de mouvement

Toute personne se trouvant *airside* doit avoir une raison opérationnelle d'y circuler, excepté en cas de visites pédagogiques, formatives ou d'évènements exceptionnels autorisés par l'autorité aéroportuaire.

Pour circuler sur l'aire de mouvement (y compris à bord d'un véhicule) doit être porté au minimum sur le haut du corps une tenue de haute visibilité munie d'un matériau réfléchissant et fluorescent suivant la norme EN ISO 20471 (classe 2). Dans les bâtiments, les règlements internes des sociétés sont d'application.

Les cas suivants sont exempts de la règle ci-dessus :

- Crew pendant le transfert accompagné entre le crew bus et l'avion par le chemin le plus court ;
- Le port de vêtements de haute visibilité n'est pas obligatoire dans la cabine ou le cockpit de l'aéronef ;
- Les passagers accompagnés par des membres du personnel de la société d'assistance en escale ou de la compagnie aérienne qui en porteront.

Modalités sur l'aire de manœuvre

La circulation à pied sur l'aire de manœuvre est interdite sauf :

- Pour les services de secours et d'intervention en opération ;
- Pour les services de travaux et de maintenance avec une autorisation spécifique pour une intervention ciblée.

L'accès de piétons à l'aire de manœuvre est interdit en situation de visibilité réduite (LVP).

L'accès à l'aire de manœuvre sera toujours réalisé en véhicule (transpondeur obligatoire), via l'aire de trafic. Sur l'aire de manœuvre, le piéton sera toujours accompagné d'un véhicule prédéfini. Un contact radio avec l'ATC doit toujours être possible.

L'autorisation d'accès à l'aire de manœuvre est définie au point 5.1 et la marche à suivre en cas de défaillance radio, au point 5.2.4.

En cas de besoin, l'inspection aéroportuaire supervise la présence de piétons sur l'aire de manœuvre.

2.2.9.2 Cyclistes et moyens alternatifs de locomotion

Pour conduire un vélo, le cycliste doit être titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire TRA. En tout temps, le vélo devra être équipé d'un phare avant et arrière, et son conducteur d'un casque et d'une veste de haute visibilité. Les obligations du règlement de circulation sont applicables aux vélos (limitation de vitesse, etc.) et sont à respecter. L'utilisation des vélos est uniquement autorisée sur les voies de service. L'éventuel transport de matériel devra se faire de façon sécurisée dans un sac fermé.

La circulation avec tout moyen de locomotion autre que ceux explicitement autorisés est interdite côté piste (segway, trottinettes, motos, quads, etc.) à l'exception d'escortes policières en mission officielle (moto) ou sur demande motivée adressée au Commandant d'aéroport.

Tout véhicule ou moyen de locomotion doit faire l'objet d'une autorisation préalable pour être utilisé côté piste.

2.2.9.3 Animaux

Sauf exception, les animaux domestiques ne sont pas admis côté piste.

Lorsqu'un chien y est admis, il doit impérativement être tenu en laisse.

L'autorité aéroportuaire peut, aux frais du propriétaire de l'animal, chasser de l'aéroport ou faire mettre en fourrière tout animal domestique trouvé en liberté sur l'aéroport.

2.3 Signalisation et marquage

2.3.1 Panneaux d'obligation

Un panneau d'obligation est installé lorsqu'il y a lieu d'identifier un emplacement au-delà duquel un aéronef ou un véhicule ne passera pas à moins d'y être autorisé expressément par le contrôle aérien. Les panneaux d'obligation portent une inscription blanche sur fond rouge.

Un panneau d'identification de piste à une intersection de voie de circulation/piste, ou à une intersection de pistes, sera placé de chaque côté du point d'attente avant piste, face à la direction d'approche vers la piste.

Ces panneaux sont combinés avec la localisation et la catégorie de point d'attente, soit CAT I, II ou III. Ces panneaux de catégorie de point d'attente sont disposés de part et d'autre de la voie de circulation, aux marques de point d'attente. Ils porteront comme inscription l'indicatif de la piste, suivi de CAT I, CAT II, CAT III ou d'une combinaison de plusieurs catégories, selon le cas.

Figures 23 et 24. Panneaux indiquant la (les) piste(s) et son (leur) point d'attente en CAT II/III et la localisation





Figures 25 et 26. Panneaux indiquant les pistes et leur point d'attente en CAT I et la localisation





Un panneau d'interdiction d'accès est utilisé chaque fois que l'entrée dans une zone donnée est interdite. Il est disposé à l'entrée de la zone dont l'accès est interdit et si possible, du côté gauche.

Figure 27. Panneau d'interdiction



2.3.2 Panneaux d'indication

Les panneaux d'indication sont installés lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'identifier, au moyen d'un panneau de signalisation, un emplacement précis (inscription jaune sur fond noir) ou de donner des renseignements sur un parcours à suivre, une direction ou une destination (inscription noire sur fond jaune).

Figures 28 et 29. Panneaux d'indication de direction





Les panneaux d'emplacement sont utilisés pour indiquer des points précis sur l'aéroport.

Figure 30. Panneau d'emplacement



Les panneaux de destination sont utilisés pour indiquer la direction à suivre en vue d'atteindre une zone déterminée. Ils donnent des indications pour se diriger vers les pistes, les aires de trafic, les voies de circulation, les aérogares, etc.

Figures 31 et 32. Panneaux de destination





Les panneaux indicateurs de sortie de piste sont installés lorsqu'il existe un besoin opérationnel d'identifier une sortie de piste.

Figure 33. Panneau indicateur de sortie de piste



Les panneaux indicateurs de longueur de piste sont implantés du côté gauche de la voie d'entrée sur piste. Ce panneau indique la distance de roulage encore disponible pour décollage entre ce point et la fin de piste.

Figures 34 et 35. Panneaux indicateurs de longueur de piste utilisable pour le décollage depuis une intersection



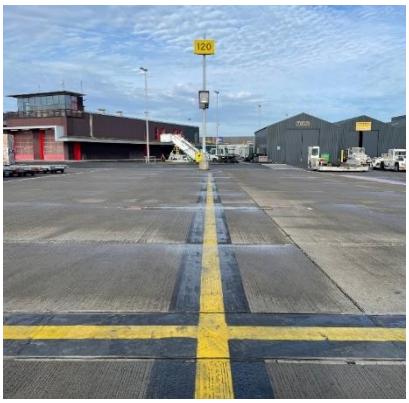


Les panneaux d'identification de poste de stationnement sont disposés de façon à être nettement visibles du poste de pilotage de l'aéronef avant l'entrée sur le poste de stationnement. L'inscription est de couleur noire sur fond jaune et placée sur un poteau.

Figures 36, 37 et 38. Panneaux d'identification de poste de stationnement d'aéronef







2.3.3 Marquages

2.3.3.1 Marquages sur les aires de mouvement

Les marquages sont réalisés dans les couleurs suivantes, chacune ayant sa signification propre.

- Marquage BLANC : en rapport avec la sécurité de la circulation et le parking de véhicules.
- Marquage JAUNE : en rapport avec la sécurité de la circulation des aéronefs (lignes axiales de voie de circulation et marquages sur les postes de stationnement).
- Marquage ROUGE : en rapport avec le danger.

2.3.3.2 Marquages sur l'aire de manœuvre

Un marquage jaune signifie que l'on se trouve sur un taxiway.

Un marquage blanc signifie que l'on se trouve sur une piste.

2.3.3.3 Marquages de point d'attente avant piste

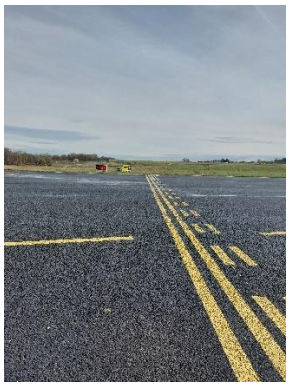
Un marquage de point d'attente avant piste est placé pour indiquer la position de transition entre le taxiway et la piste. L'aéronef doit s'arrêter avant ce marquage.

Il peut se présenter de deux manières différentes :

a) Deux lignes continues côté taxiway et deux lignes discontinues côté piste ; valables pour toutes les catégories de piste.

Figures 39 et 40. Marquage de point d'attente avant piste





Les lignes continues, du côté taxiway, ne peuvent être franchies sans autorisation explicite du contrôle aérien.

b) La marque dite échelle, uniquement utilisable pour les CAT II et III.

Figure 41. Marquage de point d'attente avant piste (type échelle)



2.3.3.4 Marquages d'identification de poste de stationnement d'aéronef

Ces marquages sont disposés sur l'aire de trafic et signalent l'emplacement réservé au parking d'un aéronef. Ces marquages sont complétés par un panneau d'identification de poste de stationnement (Figures 36, 37 et 38).

Ils comprennent :

1) Des lignes de guidage destinées à indiquer la trajectoire à suivre par l'avion (Figure 42) ;

2) Des barres de référence fournissant des indications supplémentaires (p. ex., ligne d'arrêt en fonction du modèle d'avion, Figure 43) ;

3) Une marque d'identification de poste de stationnement (lettre et/ou numéro) qui est incorporée à la ligne de stand ou au stand lui-même (Figures 44 et 45).

À l'aéroport de Liège, ces marquages sont noirs et jaunes.

Figure 42. Ligne de guidage



Figure 43. Ligne d'arrêt/roue de nez



Figures 44 et 45. Marquages d'identification de poste de stationnement



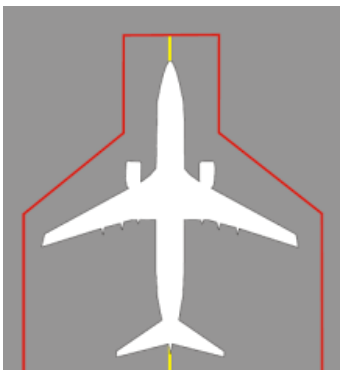


2.3.3.5 Marquages de sécurité

Des lignes de sécurité sont nécessaires sur une aire de trafic pour marquer les limites des zones de stationnement, des zones destinées au matériel, des voies de service, des lignes d'acheminement de passagers, etc. Les lignes de sécurité sur une aire de trafic sont de couleur bien visible, contrastant avec la couleur utilisée pour les marques de poste de stationnement d'aéronef. Elles sont continues et ont une largeur minimum de 10 centimètres. Les lignes de sécurité sur une aire de trafic comprennent notamment les lignes de dégagement de bout d'aile et les lignes de délimitation de zones spécifiques qu'exigent les configurations de stationnement et les installations au sol.

Figures 46 et 47. Marquages de sécurité parking avion





Les lignes de délimitation des zones de remisage du matériel sont utilisées pour indiquer les limites des zones destinées au stationnement et au remisage du matériel destiné au chargement, à l'avitaillement et à l'entretien des avions.

Plusieurs méthodes existent. À l'aéroport de Liège, ces zones sont délimitées par des lignes rouges et blanches avec les mots « *Equipement limit* » peints du côté pouvant être utilisé pour le remisage du matériel.

Figures 48, 49 et 50. Marquages de délimitation des zones de remisage du matériel







Les marquages de cheminement des passagers sont destinés à assurer la sécurité des passagers lorsqu'ils traversent l'aire de trafic. Elles consistent en hachures de couleur blanche et sont semblables à des passages pour piétons tels que nous les retrouvons côté ville.

Figures 51 et 52. Marquages de cheminement des passagers





Ce marquage signale l'entrée dans une zone qui pourrait, selon les circonstances, faire l'objet de blast.

Figure 53. Marquage indiquant un risque de jet blast



Le jet blast est l'important souffle sortant de l'arrière des réacteurs pouvant souffler des objets, du matériel et/ou des personnes. Ce souffle peut entrainer d'importants dommages ou blessures.

Lorsqu'un dégivrage est en cours, la zone de de-icing de l'aéroport de Liège n'est accessible qu'avec un accord explicite du coordinateur dégivrage.

Figures 54 et 55. Panneaux et marquages signalant la procédure d'accès à la zone de de-icing et le risque de jet blast





2.3.4 Balisage

Différents types de balisage sont présents sur la plateforme aéroportuaire liégeoise :

- Protection de piste en jaune (wig-wag) et en rouge (barre d'arrêt [*stop bar*] au sol) ;
- Fin de piste balisée en rouge ;
- Pistes balisées en blanc ;
- Taxiways balisés en vert ;
- Sorties de piste balisées en vert et orange (feux en alternance).

À l'aéroport de Liège, les feux de protection de piste sont constitués par deux paires de feux jaunes placés de chaque côté de la voie de circulation. Dans chaque unité, les feux s'allument alternativement.

Figures 56 et 57. Feux de protection de piste (wig-wag)





Une barre d'arrêt est composée d'un système de feux rouges insérés dans la voirie. Elle peut être allumée de façon permanente ou temporaire.

Il est, à tout moment, strictement interdit de croiser une barre d'arrêt illuminée. Elle sert à protéger les pistes en évitant un accès intempestif à ces dernières.

En cas de problème technique empêchant d'éteindre une barre d'arrêt, le point d'accès de piste concerné est inutilisable et un itinéraire différent doit être emprunté.

Une *stop bar* allumée ne peut JAMAIS être franchie

Figures 58 et 59. Balisage des barres d'arrêt





Le balisage de piste est un balisage blanc sur toute sa longueur tant pour le balisage axial que de bord de piste. Les fins de piste sont, elles, balisées en rouge.

Figures 60 et 61. Balisage de piste





Le balisage axial vert est réservé aux taxiways qui sont des voies pour la circulation à la surface des aéronefs. Les taxiways sont destinés à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome et font partie de l'aire de manœuvre. L'accès à ces axes de circulation est strictement interdit sauf sous autorisation de la tour de contrôle.

Figure 62. Balisage de taxiway



La trajectoire de sortie d'une piste se matérialise en une succession de lampes vertes et oranges en alternance, et ce, pour matérialiser la zone sensible dans laquelle des perturbations des signaux de guidage radioélectrique sont possibles.

Figures 63 et 64. Balisages de sortie de piste





3 Véhicules et matériel roulant

3.1 Dispositions générales

Tous les véhicules destinés (ou qui peuvent l'être) à circuler autour des aéronefs sont munis de marques auto réfléchissantes et/ou de feux qui indiquent leurs contours en longueur et en largeur.

Tout véhicule et/ou matériel roulant circulant côté piste [*airside*] ou se rendant dans cette zone doit pouvoir être identifié clairement à distance. À cet effet, les véhicules porteront, à un endroit bien visible, le nom ou le logo de l'entreprise exploitante. L'objectif de cette mesure est de rendre chaque véhicule identifiable à tout moment.

Pour les véhicules temporaires badgés « visiteur », un code d'identification sera attribué lors du passage du véhicule au PIF. Cet identifiant (par exemple : *Visitor01*, *Visitor02*, etc.) sera mis à disposition par l'agent en charge du PIF sous forme d'une plaque aimantée adaptée aux véhicules motorisés. Cette identification devra être placée par le conducteur sous la supervision de l'agent en charge du PIF ; elle sera apposée de manière visible sur les flancs du véhicule. Cette identification devra être remise au PIF lors de la sortie du véhicule de la plateforme aéroportuaire contre le certificat d'immatriculation lié à l'identifiant du véhicule.

Les véhicules se rendant sur l'aire de manœuvre doivent toujours être de couleur visible, et :

- Les véhicules d'urgence et de sécurité sont équipés d'un gyrophare bleu ;
- Les Follow-me et autres véhicules se rendant sur l'aire de manœuvre sont équipés d'un gyrophare jaune/orange.

Tout objet automoteur en airside doit être visible en tout temps et quelle que soit la météo. L'obligation de gyrophare n'est pas de mise, mais l'utilisation des feux de détresse est recommandée.

Pour accéder au côté piste de l'aéroport, tout véhicule roulant doit y être autorisé.

Les demandes de badge d'accès permanent pour les véhicules immatriculés doivent être introduites au service Badges du SPW. En cas de perte ou de vol du badge d'accès, le service Badges du SPW doit être immédiatement prévenu.

Les badges véhicules visiteurs (visites ponctuelles) sont émis aux PIFs.

3.2 Véhicules non immatriculés

Les véhicules non immatriculés doivent être siglés du nom de l'entreprise l'exploitant, de son logo ainsi que du numéro d'identification qui lui est attribué. Ces mentions doivent être apposées de manière claire et visible. Ils doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation d'introduction sur site auprès du service Badges du SPW.

Le matériel roulant de handling doit être équipé de lampes rouges fixes, sauf s'il opère uniquement sur les aprons.

Figures 65, 66 et 67. Véhicules non immatriculés







3.3 Entretien et propreté

Les sociétés sont tenues de fournir à leur personnel des véhicules en bon état de marche et en ordre de contrôle technique/certificat d'entretien.

Les propriétaires et/ou conducteurs de véhicules et engins de chantier sont tenus d'entretenir et de contrôler leur matériel selon les prescriptions du code de la route et les prescriptions du constructeur. Tous les véhicules doivent être maintenus dans un état convenable de propreté ; ils doivent être régulièrement lavés et, si nécessaire, repeints.

Tous les véhicules immatriculés circulant du côté piste doivent être totalement conformes à la législation belge, en ce compris aux exigences techniques du code de la route.

Tout autre véhicule sera soumis par l'entreprise qui en est propriétaire à des contrôles internes visant à en assurer une utilisation garantissant la sécurité de la circulation du côté piste de l'aéroport.

L'autorité aéroportuaire se réserve le droit d'effectuer régulièrement des contrôles du bon entretien du charroi.

4 Transports spéciaux

4.1 Courrier diplomatique

Les véhicules d'ambassade n'ont pas accès au côté piste de l'aéroport sauf dans les cas où les dispositions de sécurité spéciales sont applicables.

4.2 VIP

Dans le cas où une protection particulière doit être accordée à certaines personnalités circulant du côté piste, une coopération étroite sera établie entre l'autorité aéroportuaire, Liege Airport Security, la Police fédérale, la sûreté de l'État et la Douane en vue d'assurer un niveau acceptable de sécurité à ces personnes et à leurs véhicules.

4.3 Matières dangereuses

Tout transport aérien de matières dangereuses est strictement réglementé par l'annexe 18 de l'OACI et l'arrêté royal concernant le transport aérien des marchandises dangereuses.

Le conducteur d'un véhicule transportant des produits dangereux, notamment inflammables, doit être en possession du permis ou certificat attestant ses capacités à gérer la conduite et l'utilisation du véhicule adapté à la fonction. Ce permis ou certificat peut avoir été émis dans le civil ou par un institut de formation agréé et reconnu par l'autorité aéroportuaire.

Indépendamment des dispositions légales ou réglementaires, et des conventions internationales régissant le transport, les clauses de ce chapitre sont applicables à tout transport de substances dangereuses.

4.4 Ambulances – vols sanitaires

Les interventions médicales sont coordonnées par le service des pompiers (RFF).

Figure 68. Véhicule d'intervention RFF



Numéro RFF [*Rescue and Fire Fighting*]
04/234.84.44

5 Circulation sur l'aire de manœuvre

Pour circuler sur l'aire de manœuvre :

- Le conducteur doit être porteur d'un permis de conduire aéroportuaire MAN délivré par l'autorité aéroportuaire ; ce permis inclut le suivi et la réussite de la formation MAN délivrée par Liege Airport ;
- Le conducteur et ses passagers doivent être en possession d'un badge aéroportuaire dont la case RUN est active ;
- Le véhicule doit être équipé d'une installation radio disposant des fréquences aéronautiques prévues aux AIP ;
- Le véhicule doit être équipé d'un système de transpondeur fonctionnel ;
- Le véhicule doit être muni du document « Aide-mémoire – Aire de manœuvre » annexé à ce règlement. Cet aide-mémoire comprend notamment les fréquences à utiliser ainsi que les cartes reprenant les zones sensibles de l'aéroport, les aides visuelles et les hotspots ;
- L'indicatif du véhicule doit être apposé de manière visible pour l'utilisateur de la radio à l'intérieur du véhicule.

Il est recommandé, de jour, que les objets mobiles soient d'une couleur nettement visible. De nuit, les véhicules se rendant sur l'aire de manœuvre sont équipés de gyrophares.

Les véhicules n'étant pas d'une couleur nettement visible doivent être équipés de fanions/drapeaux avec les caractéristiques suivantes :

- Être déployés autour, sur le dessus ou autour du bord le plus élevé du véhicule. Les drapeaux ne doivent pas augmenter le danger présenté par le véhicule qu'ils signalent ;
- Ne pas avoir moins de 0,9 m de côté et consister en un motif en damier, chaque carré ayant des côtés d'au moins 0,3 m. Les couleurs du motif doivent contraster entre elles et avec leur arrière-plan. L'orange et le blanc, ou le rouge et le blanc, doivent être utilisés, sauf si ces couleurs se confondent avec le fond.

Une exception peut être accordée par l'autorité aéroportuaire sur la couleur des véhicules et afin de s'assurer que les dangers ne sont pas augmentés par les mesures de visibilité mises en place (drapeaux, etc.).

La conformité des véhicules accédant à l'aire de manœuvre peut à tout moment être vérifiée par l'inspection aéroportuaire. Les véhicules non conformes seront reconduits hors du site par l'autorité aéroportuaire.

En ce qui concerne l'aire de trafic, une dérogation aux obligations précitées est d'application.

5.1 Accès

Personne n'est autorisé à pénétrer sur l'aire de manœuvre avant d'avoir obtenu l'autorisation du contrôle aérien. Une montée sur piste ne peut se faire que pour une raison opérationnelle valable.

Le conducteur doit contacter le contrôle aérien avant de circuler sur l'aire de manœuvre et se doit de respecter strictement les instructions données par le contrôle aérien. Il doit également faire fonctionner le gyrophare du véhicule. Toute personne circulant sur l'aire de manœuvre doit connaître la procédure prévue en cas de rupture du contact radio (se référer au point 5.2.4).

Dans certains cas spécifiques (travaux, réparations, interventions de corps de métiers spécifiques, etc.), des véhicules peuvent devoir se rendre sur l'aire de manœuvre sans être équipés d'un transpondeur et même, dans certains cas, sans que leur conducteur soit en possession d'un permis de conduire aéroportuaire. Ils doivent alors être escortés par un véhicule valablement équipé, conforme aux règlements en vigueur et conduit par une personne en possession du permis de conduire l'autorisant à circuler sur l'aire de manœuvre. Le convoi, alors composé de l'escorteur et de maximum 2 véhicules escortés, doit rester en contact dans une zone restreinte. En fin de prestation, ce convoi doit quitter l'aire de mouvement de la même manière. Ce cas de figure peut aussi être rencontré pour l'accompagnement exceptionnel d'un VIP ou pour un nouvel opérateur qui ne serait pas encore en ordre de permis.

Certains autres cas spécifiques sont envisageables tels que les opérations de déneigement en conditions hivernales. Dans ce cas, certains véhicules ne sont pas équipés d'un transpondeur et un convoi doit être organisé. Un Snow Manager de Liege Airport supervise alors l'opération.

Les autres cas spécifiques font l'objet d'une étude de risques et doivent obtenir l'approbation de la tour de contrôle (ATC) et de l'autorité aéroportuaire.

Les push-back ne doivent pas être équipés d'un transpondeur, car les opérations de repoussage sont réalisées avec le transpondeur de l'avion allumé. Si un avion devait être repoussé sans que son transpondeur soit opérationnel, cela ne pourra se faire

que sous la supervision de l'inspection aéroportuaire. Le push-back regagne l'aire de trafic accompagné du headset man après avoir relâché l'avion.

Figure 69. Push-back



Tous les remorquages [*towing*] sont réalisés accompagnés d'un véhicule Follow-me.

5.2 Communication radio

Les deux fréquences Sol et Air sont utilisées par les véhicules lors de leurs mouvements sur la plateforme aéroportuaire. La fréquence Sol est utilisée sur les taxiways et la fréquence Air sur les pistes. Une fréquence peut être imposée sur demande explicite du contrôle aérien.

Les contrôleurs aériens gèrent l'ensemble de l'aire de manœuvre ; leurs injonctions sont donc à respecter en tout temps. Hormis les procédures décrites ci-dessous, le contrôle aérien détermine la fréquence à utiliser pour la circulation sur l'aire de mouvement.

5.2.1 Circuler sur un taxiway

Pour pouvoir traverser ou circuler sur un taxiway, la procédure est la suivante :

1. Le conducteur du véhicule appelle Liège Sol sur la fréquence adéquate (121.915 Mhz). Il signale son Call Sign (celui qui figure sur le tableau de bord de son véhicule), ainsi que sa position, et sollicite l'autorisation de circuler sur la voie de circulation ;
2. Après avoir reçu l'autorisation du contrôle aérien, le conducteur effectue son read-back et s'engage dans la zone autorisée ;
3. Dès que le véhicule a quitté le taxiway, le conducteur appelle le contrôle aérien sur la fréquence Sol (121.915 Mhz) et signale qu'il a libéré la zone.

5.2.2 Traverser une piste (procédure standard)

Le conducteur qui souhaite uniquement traverser la piste reste sur la fréquence Sol et :

1. Demande l'autorisation de traversée de piste en signalant les taxiways d'entrée et de sortie de piste ;
2. Après avoir reçu cette autorisation, le conducteur effectue son read-back et traverse la piste. Il s'assure de visu qu'il peut exécuter la manœuvre en toute sécurité ;
3. Dès que le véhicule a quitté la piste, le conducteur contacte le contrôle aérien sur la fréquence Sol et signale qu'il a libéré la piste.

5.2.3 Circuler sur une piste (procédure standard)

Le conducteur qui souhaite circuler sur la piste contacte la fréquence Air (118.130 Mhz) et :

1. Demande l'autorisation de circuler sur la piste ;
2. Effectue son read-back avant de s'engager sur la piste autorisée ;
3. Dès que le véhicule a quitté la piste, appelle le contrôle aérien et signale qu'il a libéré la piste.

Pendant ces différents cas de figure, le conducteur du véhicule et le contrôle aérien utilisent, dans la mesure du possible, la terminologie et les expressions standard telles que recommandées par l'OACI et étudiées lors de la formation MAN organisée par Liege Airport.

Lorsqu'une barre d'arrêt lumineuse est allumée, aucun véhicule ou aéronef n'est autorisé à la franchir.

En cas de problème technique empêchant d'éteindre une barre d'arrêt, le point d'accès de piste concerné est inutilisable et un itinéraire différent doit être emprunté.

Une *stop bar* allumée ne peut JAMAIS être franchie

5.2.4 Rupture de la communication radio ou autre problème sur l'aire de manœuvre

En cas de rupture de communication radio, le conducteur doit vérifier si des signaux lumineux sont émis par l'ATC :

Signal	Signification
Flashs clignotants verts	Autorisation de traverser la piste ou de s'engager sur le taxiway
Rouge maintenu	Stop !
Flashs clignotants rouges	Évacuation de la piste ou du taxiway en faisant attention aux aéronefs
Flashs clignotants blancs	Évacuation de l'aire de manœuvre

En cas d'urgence, le balisage des pistes ou taxiways peut être utilisé avec la signification suivante :

Signal	Signification
Feux de piste ou de taxiway clignotants	Évacuation de la piste, observation de la tour (ATC) et respect des instructions du signal lumineux émis par celle-ci

En l'absence de signaux lumineux et pour tout type de problème, vous devez, dans l'ordre :

- Contacter le contrôle aérien et appliquer ce qui vous sera communiqué ;
- Contacter l'inspection et appliquer ce qui vous sera communiqué ;
- Quitter les zones dangereuses en prenant en considération votre environnement.

ATC (Skeyes)	04/234.84.92
Inspection SPW	04/234.84.29
Pompiers	04/234.84.44

Pour quitter les zones dangereuses, sur un taxiway (A ou D), le conducteur doit quitter le taxiway pour rejoindre l'apron.

Sur une piste, le conducteur doit contacter le contrôle aérien et rejoindre la bretelle S la plus proche à partir de la piste 04R/22L ou la bretelle N la plus proche à partir de la piste 04L/22R. Quel que soit le cas, une attention particulière doit être portée à l'environnement pour éviter toute collision.

5.3 Procédures liées à l'usage du transpondeur (VTS)

5.3.1 Dispositions générales

Tout véhicule se rendant sur l'aire de manœuvre doit être équipé d'un transpondeur ou être accompagné d'un véhicule valablement équipé.

Figure 70 et 71. Transpondeur fixé sur le toit d'un véhicule





Une exception peut être autorisée par le contrôle aérien et l'inspection aéroportuaire, uniquement pour des raisons de sécurité et pour les véhicules :

- De l'inspection aéroportuaire ;
- De déneigement ;
- Follow-me ;
- D'urgence.

Le transpondeur s'allume automatiquement lorsque le véhicule est démarré. Le véhicule doit donc rester en permanence moteur tournant sur l'aire de manœuvre.

Le conducteur doit toujours bien vérifier que son transpondeur est allumé avant de se rendre sur l'aire de manœuvre.

Figure 72. Interrupteur du transpondeur

La lampe témoin de fonctionnement doit en permanence rester allumée en vert



Le transpondeur ne peut être éteint que sur demande explicite d'un contrôleur !

En cas de problème avec le transpondeur, l'ATC demande au conducteur de l'éteindre puis de le rallumer. L'initialisation du transpondeur peut prendre plusieurs secondes.

Pour toute communication, le conducteur doit exclusivement utiliser le Call Sign lié à son véhicule ; celui-ci doit être indiqué sur le tableau de bord.

5.3.2 Chantiers et convois



Les chantiers localisés sur l'aire de manœuvre nécessitent qu'au moins un véhicule participant soit équipé d'un transpondeur et en possession de l'aide-mémoire « Aire de manœuvre » rédigé par le SPW (2 pages).

Pour les chantiers en zone fermée, les véhicules travaillant dans la zone ne devront pas être équipés d'un transpondeur, mais devront rester dans cette zone délimitée au préalable. Pour s'y rendre ou pour quitter cette zone en passant par l'aire de manœuvre, ils doivent être accompagnés par un véhicule doté d'un transpondeur actif.

Lorsqu'un véhicule de chantier doit accéder à l'aire de manœuvre, il s'annonce dès son arrivée à l'inspection aéroportuaire. L'inspecteur d'aéroport vérifie s'il possède un transpondeur ou s'il est bien accompagné d'un véhicule qui en est équipé.

Pour un convoi de plusieurs véhicules équipés de transpondeurs, ceux-ci doivent laisser leur transpondeur allumé, sauf contre-indication du contrôleur.

Si tous les véhicules ne sont pas équipés d'un transpondeur, le leader du convoi a son transpondeur allumé et le convoi doit rester groupé. Il se compose de maximum deux véhicules non équipés pour un véhicule leader équipé. Dans le cas où il y aurait plus de 2 véhicules non équipés, ils doivent être encadrés par 2 véhicules équipés, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière du convoi.

Le véhicule escorté, n'ayant pas de contact direct avec l'ATC, doit strictement suivre le véhicule escorteur. En cas de problème, la communication téléphonique est privilégiée entre le véhicule escorté et l'escorteur afin que les instructions de l'ATC soient toujours respectées. L'escorté reçoit toujours un briefing avant de monter sur l'aire de manœuvre.

Un convoi composé de véhicules escorteur et escorté sur l'aire de manœuvre ne peut être réalisé qu'en situation de bonne visibilité (hors LVP).

5.4 Autorité aéroportuaire

L'autorité aéroportuaire est responsable de la surveillance et du contrôle de la circulation côté piste.

À toute demande de l'autorité aéroportuaire, le permis de conduire aéroportuaire, les pièces d'identification et les badges d'accès nécessaires (personnels et/ou véhicules) doivent être présentés.

À titre exceptionnel, l'autorité aéroportuaire en coordination avec l'ATC peut, lorsque les circonstances l'imposent, prendre des dispositions ou donner des instructions dérogeant au présent règlement. Ces mesures provisoires doivent rester exceptionnelles et être justifiées pour des raisons de sécurité ou de sûreté ; ces dérogations exceptionnelles au présent règlement ne peuvent en aucun cas mener à une constatation d'infraction.

5.5 Infractions

5.5.1 Types et niveaux d'infractions

Selon leur importance, il existe trois niveaux d'infractions : les infractions mineures, les infractions graves et les infractions très graves.

Sont considérées comme infractions mineures :

- Conduire sans phare dans l'obscurité ;
- Laisser, sur l'aire de trafic, un véhicule vide et non accompagné, moteur tournant (sauf cas particulier comme le transport de biens périssables, etc.) ;
- Utiliser un téléphone au volant sans dispositif mains-libres ;
- Ne pas respecter la signalisation routière, les cônes et les voies de service prioritaires ;
- Conduire sur les aprons au lieu d'emprunter les voies de service ;
- Dépasser de moins de 20 km/h la vitesse maximale autorisée ;
- Ne pas porter de vêtement de haute visibilité hors d'un véhicule. L'absence de port de vêtement de haute visibilité à l'intérieur d'un véhicule n'est pas considérée comme une infraction ;
- Ne pas prévenir l'inspection aéroportuaire en cas d'accident ou d'incident impactant les infrastructures (perte d'huile, déversement de fuel, évènement nécessitant l'intervention d'un service d'urgence, etc.).

En cas de récidive d'infraction mineure dans les 12 mois de l'infraction initiale, cette dernière sera considérée comme grave et très grave lors d'une deuxième récidive.

1re constatation →	Récidive →	2e récidive
Infraction mineure	Infraction grave	Infraction très grave

Sont considérées comme infractions graves :

- Gêner un véhicule des services de secours en action ;
- Entraver la circulation d'un aéronef ;
- Dépasser de plus de 20 km/h la vitesse maximale autorisée ;
- Avoir une conduite dangereuse et inappropriée ;
- Ne pas respecter les règles de priorité ;
- Conduire sous l'effet de l'alcool, de drogues ou de médicaments qui altèrent la conduite ;
- Ne pas respecter les injonctions du contrôle aérien ou de l'inspection aéroportuaire ;
- Commettre un délit de fuite ;
- Ne pas signaler une collision avec un véhicule ;
- Fumer dans un endroit non prévu à cet effet ou allumer un feu ;
- Conduire un engin sans le permis adéquat ;
- Conduire un véhicule *airside* sans permis de conduire aéroportuaire valide.
- Conduire un véhicule Airside sans être en possession d'un permis de conduire civil valide

En cas de récidive d'infraction grave dans les 12 mois suivant l'infraction initiale, cette dernière sera considérée comme très grave.

1re constatation →	Récidive
Infraction grave	Infraction très grave

Sont considérées comme infractions très graves :

- Conduire un véhicule sur l'aire de manœuvre sans le permis MAN (hors convoi) ;
- Accéder à l'aire de manœuvre sans contact radio avec le contrôle aérien ;
- Franchir une barre d'arrêt [*stop bar*] allumée ;
- Ne pas signaler une collision avec un avion ;
- Falsifier des documents.

En plus de leurs différents niveaux de gravité, les infractions peuvent aussi être classées selon leur nature.

Une infraction peut être liée directement à un contrevenant ; l'autorité aéroportuaire dresse alors un procès-verbal.

Pour certaines infractions, l'auteur ne peut être identifié.

L'autorité aéroportuaire dresse un procès-verbal qu'elle signifie par écrit à l'employeur du contrevenant.

Dans les 15 jours de la signification du procès-verbal, si cela est possible, l'employeur fait connaître à l'autorité aéroportuaire l'identité du contrevenant qui sera alors entendu sur les faits reprochés.

5.5.2 Constatation d'infractions

Les infractions au présent règlement de circulation sont recherchées et constatées par les agents de l'autorité aéroportuaire à l'aide des moyens techniques appropriés.

Les excès de vitesse peuvent être constatés par l'autorité aéroportuaire :

- À l'aide d'un radar portable [*speedgun*] ;
- En circulant au volant d'un véhicule de l'autorité aéroportuaire, à hauteur du contrevenant, si l'inspecteur constate que le conducteur circule à une vitesse supérieure de 20 km/h à la limitation.

La consommation d'alcool ou de drogue peut être constatée par un membre de l'autorité aéroportuaire :

- À l'aide d'éthylotests sans contact (pour la consommation d'alcool) ;
- À l'aide de tests salivaires (pour la consommation de drogue ou de médicament altérant le comportement).

Toute personne présente sur le site aéroportuaire peut signaler les infractions au présent règlement soit à l'autorité aéroportuaire soit via le Rapport Volontaire de Sécurité du Safety Office (sous le couvert de la Just Culture).

Ne pourront faire l'objet d'une sanction que les faits constatés par l'autorité aéroportuaire.

En cas d'accidents entre véhicules ou d'incidents/accidents aéronautiques, une enquête peut être menée et aboutir à une sanction.

En cas de constatation d'une infraction et quand cela est possible :

- Le contrevenant est arrêté par l'agent de l'autorité aéroportuaire ;
- Le contrevenant est tenu de s'identifier en présentant, sur demande, son badge d'identification aéroportuaire incluant son permis de conduire aéroportuaire ;
- Le contrevenant doit, si l'autorité aéroportuaire le juge pertinent, se rendre dans les locaux de l'autorité afin de faire une déclaration officielle.

L'inspection aéroportuaire réalise des contrôles de la bonne application du règlement de circulation. En cas d'infraction, un procès-verbal de constatation (PVC) est rédigé et envoyé au Commandant et aux Commandants adjoints.

Le suivi du rapport est effectué par le Commandant ou son représentant en notifiant l'infraction à l'employeur du contrevenant. Il évaluera l'éventuelle sanction à appliquer en fonction des pièces du dossier.

Remarque

En cas de contestation violente de la part d'un contrevenant ou lorsque l'usage de la force s'avère nécessaire, l'autorité aéroportuaire peut faire appel à la police aéroportuaire.

Tout accident entraînant des blessures ou des dommages aux installations doit être immédiatement notifié à l'inspection aéroportuaire. Les témoins ou personnes impliquées dans un accident doivent rester sur les lieux jusqu'à ce que l'inspection se rende sur place. S'il est impossible pour les témoins de rester sur les lieux de l'accident en raison d'engagements qui ne peuvent être reportés, ils peuvent quitter les lieux de l'accident après avoir obtenu l'autorisation de la personne chargée de la constatation de l'accident. Après avoir exécuté l'engagement urgent, ils doivent se présenter à l'inspection aéroportuaire.

5.5.3 Sanctions

Le régime de sanctions a été établi en fonction de la gravité et de la récidive éventuelle de l'infraction. Un ensemble de constatations et de circonstances peuvent être prises en considération par l'autorité aéroportuaire pour adapter la sanction.

Un régime de permis à point est mis en place du côté piste.

- Le permis de conduire compte 10 points (nombre maximum de points disponibles).
- Le niveau de gravité de chaque infraction est déterminé dans le tableau présent en annexe 3.
- Une infraction mineure fait perdre 2 points, une infraction grave 6 points et une très grave 10 points.
- Lorsque le conducteur passe sous les 5 points, un retrait du permis de conduire aéroportuaire d'une semaine est appliqué et l'examen du permis de conduire doit être repassé pour le récupérer.
- Lorsque le permis ne compte plus de point, un retrait du permis de conduire aéroportuaire de 1 mois est appliqué et l'examen du permis de conduire doit être repassé pour le récupérer. Ce permis sera alors à nouveau alimenté de 2 points.
- Une récidive d'infraction du même type fait monter le niveau d'infraction tel que décrit au point *5.5.1 Types et niveaux d'infraction* ; une récidive est constatée lorsque moins de 12 mois se sont écoulés entre 2 infractions de même nature.
- À la date anniversaire d'une infraction, 3 points sont automatiquement récupérés.
- Dans certains cas graves ou lors de récidives, l'autorité aéroportuaire représentée par le Commandant d'aéroport ou l'un de ses adjoints peut convoquer le contrevenant et sa hiérarchie.
- Dans le cas où une personne conduirait un véhicule sans permis aéroportuaire, le contrevenant sera convoqué par le Commandant ou l'un de ses adjoints. Son badge d'accès à l'aéroport sera suspendu pour une durée fixée lors de cette convocation.

5.5.4 Recours

Pour toute constatation d'infraction, un procès-verbal est rédigé par l'agent constatateur et est remis au Commandant d'aéroport et à ses adjoints. Une copie de ce PV peut être demandé par le contrevenant ou par sa hiérarchie.

Un recours pourra alors être adressé à l'autorité aéroportuaire (SPW) ; ce recours doit parvenir au Commandant d'aéroport et à ses adjoints endéans les 2 semaines à partir de la date de l'envoi du PV au contrevenant.

Ce recours sera analysé par l'autorité aéroportuaire et une rencontre sera systématiquement organisée entre le contrevenant (pouvant se faire accompagner de la personne de son choix), l'autorité aéroportuaire et toute autre entité impliquée lors de l'infraction.

Au terme de cette rencontre, une conclusion sera transmise par écrit aux personnes concernées.

6 Annexes

Annexe 1. Définitions et acronymes

Annexe 2. Plans du site

Annexe 3. Régime de sanctions en matière de sécurité lié au permis de conduire

Annexe 4. Aide-mémoire SPW

Annexe 1. Définitions et acronymes

Aire de manœuvre : partie d'un aéroport utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface.

Aire de mouvement : partie d'un aéroport utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic : aire définie, sur un aéroport 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.

A-SMGCS : ensemble de systèmes incluant, entre autres, une radar sol complétant le système de balisage et permettant la gestion efficace et sécuritaire de l'aire de manœuvre.

Assistance en escale : ensemble des opérations réalisées lors du traitement d'un aéronef, de ses passagers et de sa cargaison.

ATC [*Air Traffic Control*] : contrôle aérien en charge de la gestion des mouvements des aéronefs en l'air et sur les aires de manœuvre des aéroports. Service presté en Belgique par Skeyes.

Autorité aéroportuaire : agents du Service public de Wallonie en fonction sur le site aéroportuaire.

Badge d'accès pour les personnes : badge aéroportuaire autorisant son titulaire à se rendre dans des zones déterminées du côté piste de l'aéroport concerné.

Badge d'accès pour les véhicules : badge attribué à un véhicule autorisant la circulation de celui-ci dans des zones déterminées de l'aéroport concerné.

Badge permanent : badge personnel ou véhicule délivré pour une durée déterminée.

Badge visiteur : badge personnel ou véhicule délivré pour une durée de 24 heures maximum.

Barres d'arrêt [*Stop bars*] : différents types de lignes généralement posées au croisement des pistes et voies de circulation qui sont indiquées par des feux rouges.

Côté piste [*airside*] : aire de mouvement d'un aéroport et tout ou partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

CPSRA [*Critical Part of the Security Restricted Area*] : zone de sûreté à accès réglementé.

Feux anticollisions [*beacons*] : feux d'avertissement actifs d'avions moteurs tournant.

Marquages : lignes sur le sol destinées à avertir le conducteur :

1. Rouges : avertissement relatif à la sécurité.
2. Blancs : voie de service, marquage de trafic, parking, pistes.
3. Jaunes : ligne centrale de voie de circulation, position avion.

Marshaller : agent chargé, au moyen de signaux appropriés, de guider l'aéronef au sol jusqu'à son poste de stationnement ou vers un lieu défini.

Permis de conduire aéroportuaire : document attestant l'autorisation officielle de conduire un véhicule motorisé du côté piste de l'aéroport.

PIF (poste d'inspection-filtrage) : point d'accès coté piste.

Point d'attente de circulation : point déterminé où les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, à moins d'autorisation contraire du contrôle aérien.

Poste de stationnement d'un aéronef : emplacement désigné sur une aire de trafic destiné à être utilisé pour le stationnement d'un aéronef.

Read-back : répétition par la station réceptrice à l'intention de la station émettrice de tout ou partie d'un message reçu, de manière à obtenir confirmation de l'exactitude de la réception.

Transpondeur [VTU/S, *Véhicule Tracking Unit/System*] : antenne présente sur le toit des véhicules amenés à se rendre sur l'aire de manœuvre et permettant au radar sol d'identifier le véhicule de manière unique et de présenter l'information sur l'écran Radar Sol de l'ATC.

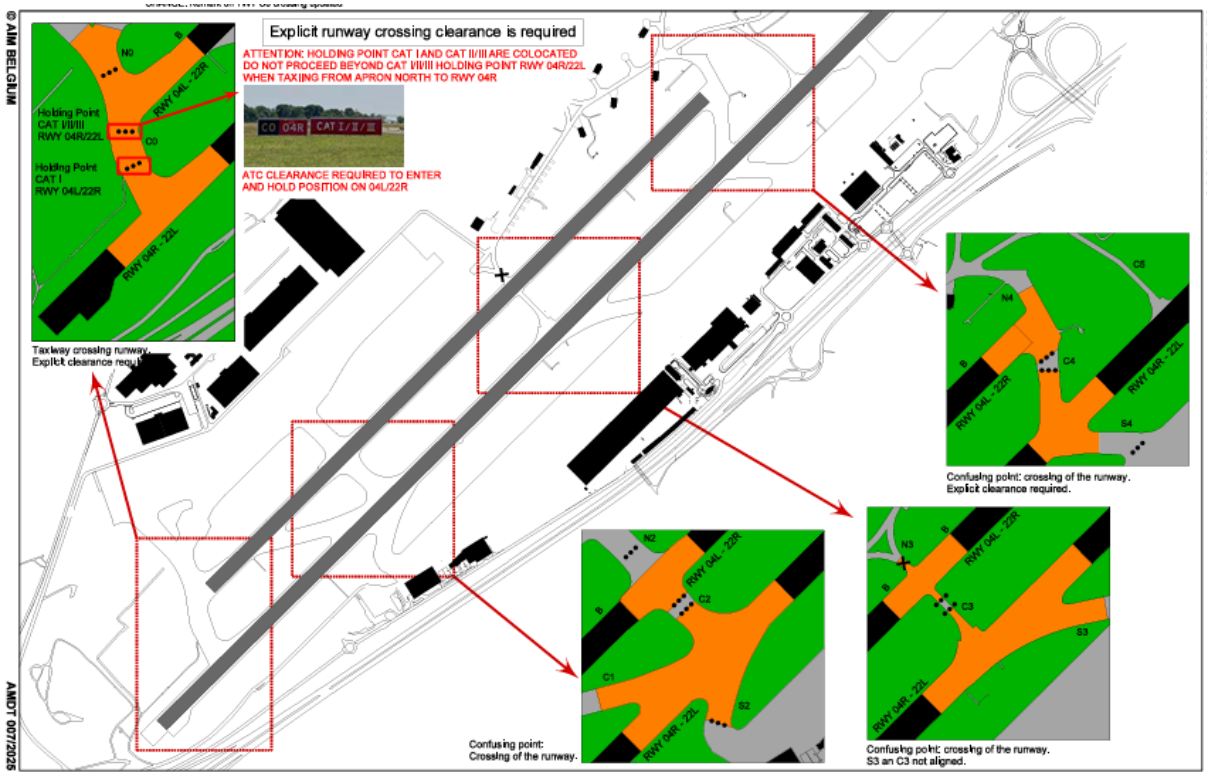
Véhicule Follow-me : véhicule équipé des signes distinctifs « Follow-me ».

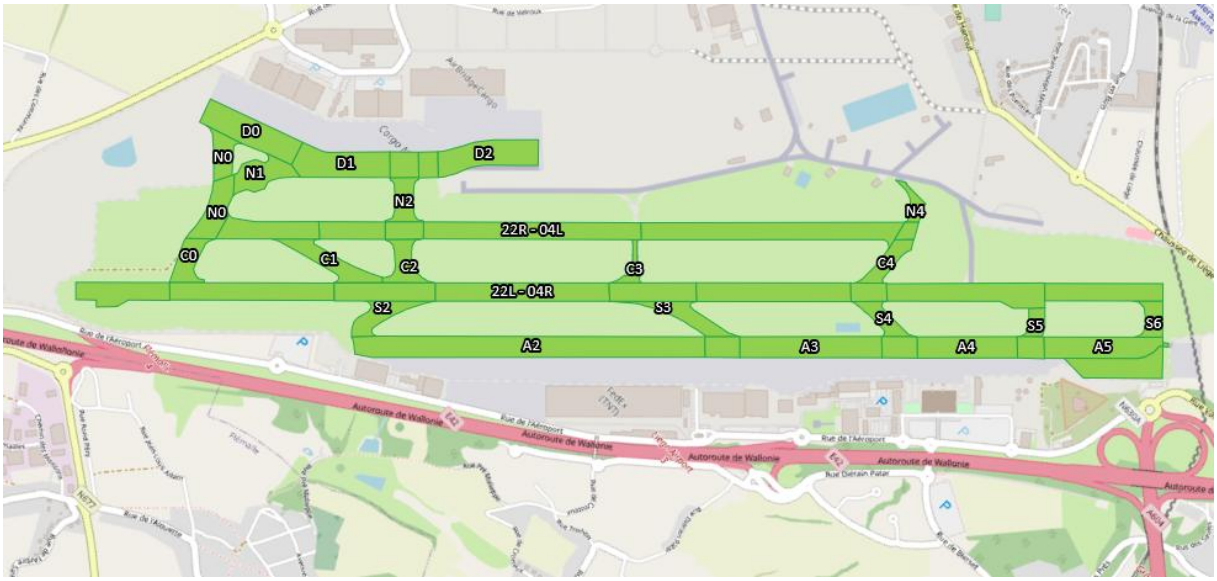
Voie de service : route de surface aménagée sur l'aire de mouvement et destinée à l'usage exclusif des véhicules.

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Annexe 2. Plans du site

Les différentes cartes du site de l'aéroport de Liège sont disponibles sur : https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Product/index.html





Annexe 3. Régime de sanctions en matière de sécurité lié au permis de conduire

	Niveau d'infraction	Nombre de points retirés
Conduire sans phare dans l'obscurité	Mineur	2
Abandonner un véhicule *airside* moteur tournant (sauf cas particulier)	Mineur	2
Utiliser un téléphone au volant sans dispositif mains-libres	Mineur	2
Ne pas respecter la signalisation routière, les cônes et les voies de service prioritaires	Mineur	2
Conduire sur les aprons au lieu des voies de service	Mineur	2
Dépasser de moins de 20 km/h la vitesse maximale autorisée	Mineur	2
Ne pas porter de vêtement de haute visibilité	Mineur	2
Ne pas prévenir l'inspection aéroportuaire en cas d'accident ou d'incident impactant les infrastructures	Mineur / Grave	2 / 6
Gêner un véhicule des services de secours en action	Grave	6
Entraver la circulation d'un aéronef	Grave	6
Dépasser de plus de 20 km/h la vitesse maximale autorisée	Grave	6
Avoir une conduite dangereuse et inappropriée	Grave	6
Ne pas respecter les règles de priorité	Grave	6
Conduire sous l'effet de l'alcool, de drogues ou de médicaments qui altèrent la conduite	Grave	6
Ne pas respecter les injonctions du contrôle aérien ou de l'inspection aéroportuaire	Grave	6
Commettre un délit de fuite	Grave	6
Ne pas signaler une collision avec un véhicule	Grave	6
Conduire un véhicule Airside sans être en possession d'un permis de conduire civil VALIDE	Grave	6
Fumer dans un endroit non prévu à cet effet ou allumer un feu	Grave	6 (ou badge)

	Niveau d'infraction	Nombre de points retirés
Conduire un engin sans le permis adéquat	Grave	6 (ou badge)
Conduire un véhicule *airside* sans permis de conduire aéroportuaire valide	Grave	Suspension badge
Conduire un véhicule sur l'aire de manœuvre sans le permis MAN (hors convoi)	Très grave	10
Accéder à l'aire de manœuvre sans contact radio avec le contrôle aérien	Très grave	10
Franchir une barre d'arrêt [*stop bar*] allumée	Très grave	10
Ne pas signaler une collision avec un avion	Très grave	10 (ou badge)
Falsifier des documents	Très grave	10 (ou badge)

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Annexe 4. – Aide mémoire SPW

AIDE MÉMOIRE – AIRE DE MANŒUVRE

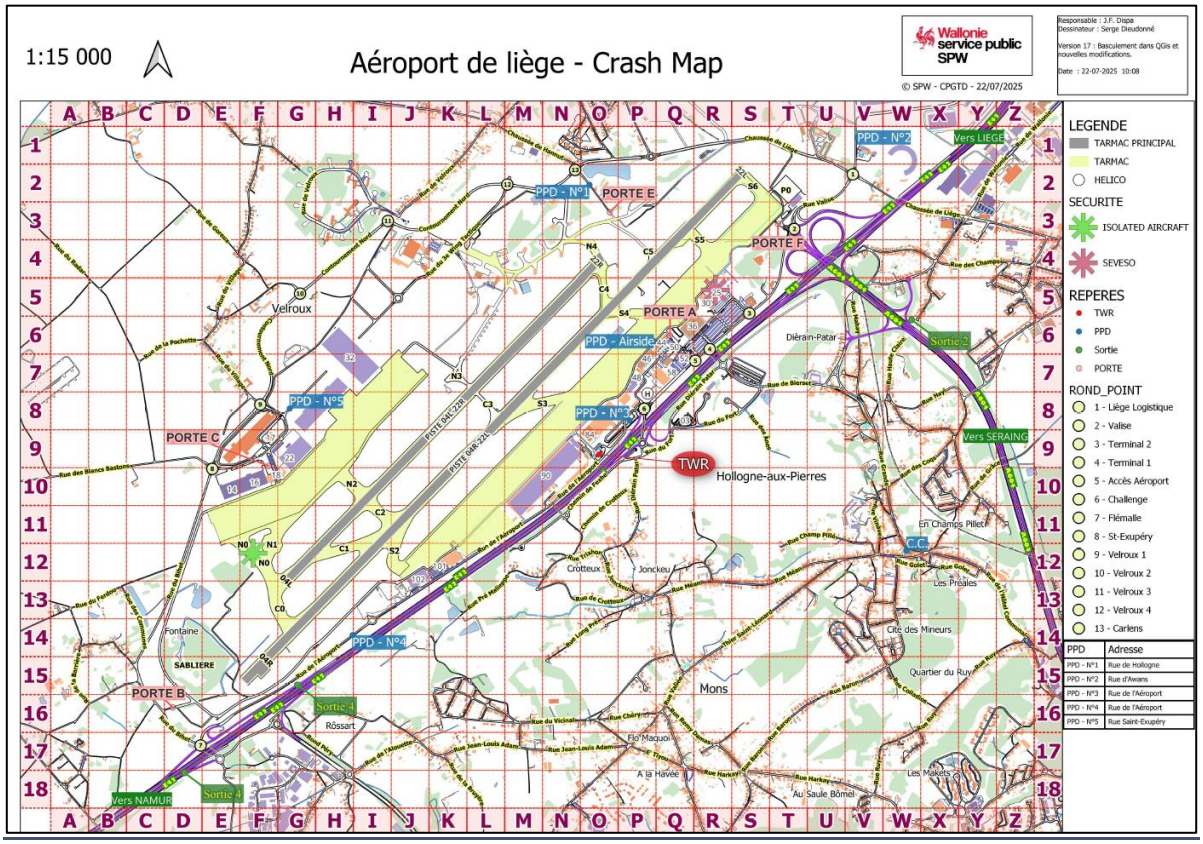
- Vérifier l'opérationnalité du transpondeur
  Fréquence Sol / 121.915 Mhz – Fréquence Air / 118.130 Mhz



- Je suis perdu, mon véhicule immobilisé ou panne radio
  - Contactez la tour
  - Contactez l'inspection
  - Quittez les zones dangereuses

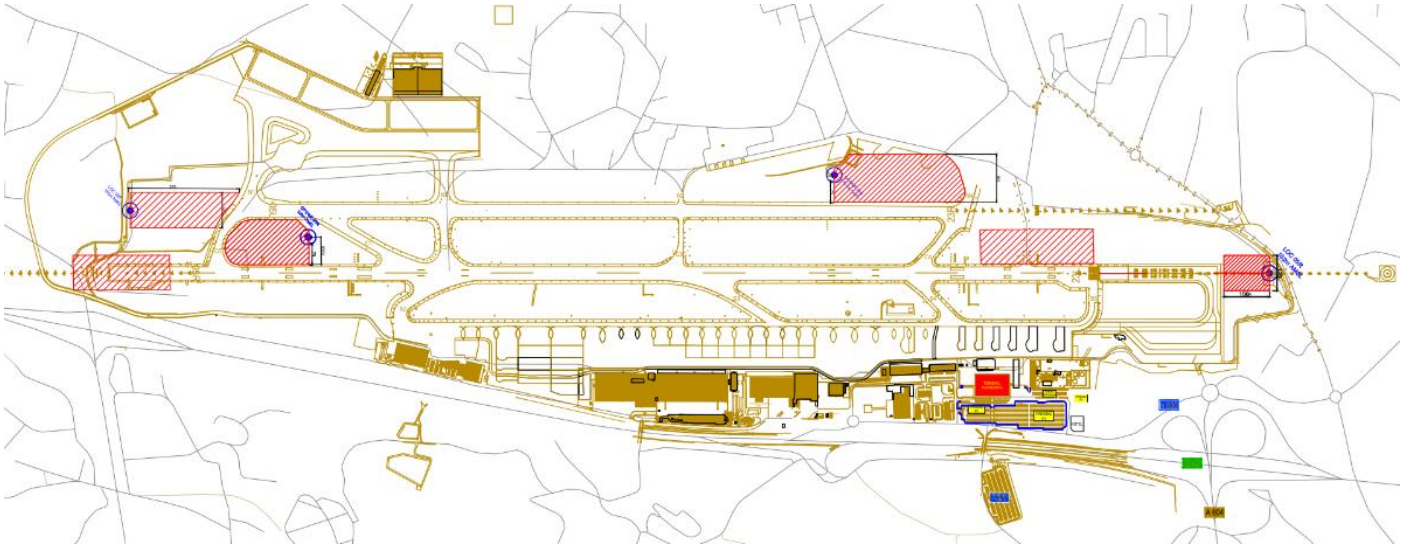
ATC (Skeyes)	04/234.84.92
Inspection SPW	04/234.84.29
Pompiers	04/234.84.44

CRASH MAP



Wallonie mobilité infrastructures SPW

CARTE ZONES SENSIBLES ET CRITIQUES



CARTE HOTSPOT

