Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N°3 quater

BULLETIN D'INFORMATION ET RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS

DE LA PREFECTURE DE LA MARNE

du 15 mars 2018

AVIS ET PUBLICATION :

- PREFECTURE :
  - Cabinet
- SOUS-PREFECTURES
- SERVICES DECONCENTRES
- DIVERS

*Ce recueil est consultable à la préfecture de la Marne, 1, rue de Jessaint 51000 Châlons en Champagne et dans les trois sous-préfectures (Reims, Epernay et Vitry-le-François), ainsi que sur le site internet de la préfecture **www.marne.gouv.fr** (rubrique – Publications).*

SOMMAIRE

PREFECTURE DE LA MARNE

Cabinet **p 3**

- Arrêté préfectoral du **14 mars 2018** portant restriction de l'accès au stade Delaune de Reims et interdiction aux supporters du Racing Club de Lens de se regrouper sur la voie publique de certaines communes à l'occasion du match de football du 17 mars 2018 opposant le Stade de Reims au Racing Club de Lens

SOUS-PREFECTURES

Sous-Préfecture de Vitry-le-François **p 5**

- Arrêté préfectoral du **9 mars 2018** portant agrément de monsieur Stéphane BEVIERE en qualité de garde particulier
- Décision n° 18-52 du **26 février 2018** portant mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police sur l'aérodrome de Châlons-Vatry

SERVICES DECONCENTRES

Direction départementale des territoires de la Marne (D.D.T.) **p 20**

- Arrêté du **15 mars 2018** portant réglementation temporaire de la circulation durant les travaux de réfection des joints de chaussée des ouvrages d'art PS315 situé au PR 315+000 et PS 331,88 situé au PR 331+880 de l'autoroute A26.
- Ordre du jour de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial du vendredi 23 mars 2018.
- Extrait du décret du 2 février 2018 accordant la « concession d'Amaltheus » (Marne), à la société IPC Petrolcum France SA

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (D.R.E.A.L.) **p 25**

- Décision du **14 mars 2018** de suspension d'agrément à l'encontre du centre de contrôle technique Ahechou et Fils 1 rue Oradour à Châlons en Champagne.
- Décision du **14 mars 2018** de suspension d'agrément à l'encontre de Monsieur Mohammed AHECHOU, rattaché au centre de contrôle technique 1 rue Oradour à Châlons en Champagne.

DIVERS

⌦ **Centre hospitalier universitaire de Reims** **p 34**

- Décision du **22 février 2018** portant attribution de compétences et délégation de signature.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MARNE

Cabinet du Préfet

ARRETE
portant restriction de l'accès au stade Delaune à REIMS et interdiction aux supporters du Racing Club de Lens de se regrouper sur la voie publique de certaines communes à l'occasion du match de football du 17 mars 2018 opposant le Stade de Reims au Racing Club de Lens

LE PREFET DE LA MARNE

VU le code pénal ;

VU le code du sport, notamment les articles L332-1 à L332-18 et R332-1 à R332-9 ;

VU la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 modifiée relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public ;

VU la loi n° 2010-201 du 2 mars 2010 renforçant la lutte contre les violences de groupes et la protection des personnes chargées d'une mission de service public ;

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

VU l'arrêté du 28 août 2007 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel relatif aux personnes interdites de stade ;

CONSIDERANT qu'en vertu de l'article L 332-16-2 du Code du Sport, il appartient au préfet, pour prévenir les troubles à l'ordre public et assurer la sécurité des personnes et des biens à l'occasion des manifestations sportives, de restreindre la liberté d'aller et de venir des personnes se prévalant de la qualité de supporter d'une équipe ou se comportant comme tel sur les lieux d'une manifestation sportive et dont la présence est susceptible d'occasionner des troubles graves à l'ordre public ;

CONSIDERANT une animosité endémique qui oppose les supporters ultras des deux clubs à tel point que le 18 janvier 2014, alors qu'aucune confrontation footbalistique n'était organisée, deux groupes composés chacun de 13 individus appartenant aux mouvances ultras supportrices indépendantes des clubs rémois et lensois se donnaient rendez-vous sur un chemin forestier de la commune de Pontavert dans l'Aisne, dans le but de s'affronter physiquement dans le cadre d'un « fight » organisé ;

CONSIDERANT que le 22 octobre 2016, à Lens, un groupe d'ultras lensois bloquait la voie publique et prenait à partie un bus de supporters rémois ; que le véhicule faisait l'objet de projectiles de même que les forces de l'ordre intervenantes ; que quatre individus étaient interpellés et deux fonctionnaires de police étaient blessés ;

CONSIDERANT que, le 18 mars 2017, à Reims, avant la rencontre, un affrontement avait eu lieu dans la banlieue rémoise entre dix lensois membres des Youth Lens et quinze indépendants rémois alliés pour l'occasion à quelques indépendants orléanais ; qu'à l'issue du match, 80 membres des Red Tigers supporters de l'équipe de Lens repartaient en direction du centre ville ; qu'ils passaient ensuite devant un bar fréquenté par des indépendants rémois ; que des insultes fusaient de part et d'autre et des coups étaient échangés ;

CONSIDERANT qu'un millier de supporters du RC Lens devrait rallier Reims à bord d'une quinzaine de cars pour assister à cette rencontre, et qu'environ 250 supporters des Red Tigers, en véhicules particuliers, devraient arriver à Reims dans les environs de 13 heure 30 le jour du match ;

CONSIDERANT que d'une manière générale, le comportement en déplacement des ultras soutenant le RC Lens est à prendre en considération, fait de provocations dégradations ou violences envers leurs homologues et les forces de l'ordre ; que dans le cadre de cette rencontre,

il est certain que toute rencontre fortuite entre les groupes d'ultras marnais et de RC Lens, alliée à une consommation déraisonnable de boissons alcoolisées, se traduira par des provocations dégénérant en affrontements ;

CONSIDERANT le télégramme du 12 mars 2018 de la Division nationale de la lutte contre le hooliganisme identifiant les matches à risques de ligue 1 et de ligue 2 et faisant l'objet d'une attention particulière, et notamment la rencontre de la 30ème journée opposant le Stade de Reims au Racing Club de Lens ;

CONSIDERANT que, pour prévenir les troubles à l'ordre public et assurer la sécurité des personnes et des biens à l'occasion de manifestations sportives dans le département de la Marne, il appartient au Préfet de la Marne de prendre une mesure d'interdiction de pénétrer ou de se rendre aux abords des enceintes où de telles manifestations se déroulent ou sont retransmises en public, à l'encontre d'une personne qui, par son comportement d'ensemble, constitue une menace pour l'ordre public, en application de l'article L.332-16 du code du sport ;

CONSIDERANT que la mobilisation des forces de sécurité, même en nombre très important, n'est pas suffisante pour assurer la sécurité des personnes, et notamment celle des supporters eux-mêmes, en particulier quand les risques d'affrontement concernent les supporters des deux clubs ;

CONSIDERANT que, dans ces conditions, la présence sur la voie publique, sur le territoire géographique des communes de REIMS, TAISSY, THILLOIS, ORMES et COURCY, en zone de compétence police et gendarmerie, de personnes se prévalant de la qualité de supporters du club du Racing Club de Lens ou connues comme supporters de ce club à l'occasion du match du 17 mars 2018, comporte des risques sérieux pour la sécurité des personnes et des biens ;

Sur proposition de Madame le Sous-préfète de Vitry-le-François, Directrice de cabinet par intérim du Préfet de la Marne,

ARRETE

Article 1 : Le 17 mars 2018, jusqu'à 13 heures, l'accès au stade Auguste Delaune et à ses abords, ainsi que le regroupement sur la voie publique de personnes se prévalant de la qualité de supporters du Racing Club de Lens ou connues comme étant supporters de ce club arrivant par cars, minibus et véhicules légers, sont interdits ce jour là dans un périmètre délimité dans les communes de REIMS, TAISSY, THILLOIS, ORMES et COURCY.

Article 2 : Sont interdits dans le périmètre défini à l'article 1er, la possession, le transport et l'utilisation de tous pétards ou fumigènes et tout objet pouvant être utilisé comme projectile, la possession et le transport de toutes boissons alcoolisées par des personnes se prévalant de la qualité de supporters du Racing Club de Lens ou du Stade de Reims ou connues comme étant supporters de ces clubs.

Article 3 : Madame la sous-Préfète, Directrice de cabinet par intérim du Préfet de la Marne, Monsieur le Commissaire général, Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Marne et Monsieur le Colonel, Commandant le groupement de gendarmerie de la Marne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Marne, notifié à Monsieur le Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Reims, aux deux présidents de club, et affiché dans les mairies de REIMS, TAISSY, THILLOIS, ORMES et COURCY.

Fait à Chalons-en-Champagne, le 14 MARS 2018

Le Préfet,

Denis CONUS

Conformément aux dispositions de l'article R 421-1et suivants du code de justice administrative, cet arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Châlons en Champagne dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA MARNE

La Sous-Préfète de l'arrondissement de Vitry-le-François

Sous-Préfecture de Vitry-le-François

Pôle départemental « Gardes-Particuliers

Dossier suivi par
Agnès IDZIK
☎ 03.26.74.79.18
mel : agnes,idzik@marne,gouv,fr

Arrêté préfectoral
portant agrément de M. Stéphane BEVIERE
en qualité de garde particulier

VU :

- le code de procédure pénale, notamment ses articles 29, 29-1 et R.15-33-24 à R.15-33-29-2,
- le code de l'environnement, notamment son article R.428-25,
- l'arrêté préfectoral en date du 5 décembre 2017 donnant délégation en cette matière à Madame Hélène de KERGARIOU, Sous-Préfète de l'arrondissement de Vitry-le-François,
- -l'arrêté préfectoral en date du 23 janvier 2013, reconnaissant l'aptitude technique de M. Stéphane BEVIERE en qualité de garde-chasse particulier,
- la commission délivrée par M. Claude LEVALLET, domicilié 15, rue Saint Hilaire – 51240 Moivre, par laquelle il lui confie la surveillance de ses droits de chasse,
- la commission délivrée par M. Patrice HUBERT, représentant de la SCEA Gomard, domicilié 15, rue des Grands Ayeux – 51460 Courtisols,
- la commission délivrée par M. Bernard COUSIN, Président de la société de chasse du Fresne, domicilié 14, rue Saint Hilaire – 51240 Moivre,

Sur proposition de Madame la Secrétaire Générale de la Sous-Préfecture de Vitry-le-François,

ARRETE :

ARTICLE 1 – M. Stéphane BEVIERE, né le 24 novembre 1975 à Châlons-sur-Marne, domicilié 63, rue de Cocagne à Coupéville (51240)

est agréé en qualité de garde-chasse particulier pour constater tous délits et contraventions dans le domaine de la chasse prévues au code de l'environnement qui portent préjudice aux droits de chasse de :

- M. Claude LEVALLET, parcelles situées sur le territoire de la commune de Moivre,
- M. Patrice HUBERT, représentant de la SCEA Gomard, parcelles situées sur le territoire des communes de Moivre
- M. Bernard COUSIN, Président de la société de chasse du Fresne, parcelles situées sur le territoire des communes de Le Fresne

4 rue Maître Édmé - BP 412 - 51308 VITRY LE FRANÇOIS CEDEX - Téléphone 03 26 74 00 54 - Télécopie 03 26 72 37 90
E-mail : sous-prefecture-de-vitry-le-francois@marne.gouv.fr - www.marne.gouv.fr

ARTICLE 2 – La liste des propriétés ou des territoires concernés est précisée dans les commissions annexées au présent arrêté.

ARTICLE 3 – Le présent agrément est délivré pour une durée de cinq ans.

ARTICLE 4 – Dans l'exercice de ses fonctions, M. Stéphane BEVIERE doit être porteur en permanence du présent arrêté ou de sa carte d'agrément qui doivent être présentés à toute personne qui en fait la demande.

ARTICLE 5 – Le présent agrément doit être retourné sans délai à la sous-préfecture de Vitry-le-François en cas de cessation de fonctions, que celle-ci résulte de l'initiative du garde particulier, de son employeur ou de la perte des droits du commettant.

ARTICLE 6 – Le présent arrêté peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de la date de sa notification, d'un recours gracieux auprès du Préfet ou d'un recours hiérarchique auprès du Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif. L'exercice d'un recours gracieux ou hiérarchique proroge de deux mois le délai pour exercer un recours contentieux.

ARTICLE 7 – Madame la Secrétaire Générale de la Sous-Préfecture de Vitry-le-François est chargée de l'application du présent arrêté qui sera notifié à M. Stéphane BEVIERE.

Vitry-le-François, le - 9 MARS 2018

SOUS-PRÉFECTURE 1 VITRY-LE-FRANÇOIS (MARNE)

Pour le Préfet et par délégation
La Sous-Préfète

Hélène de KERGARIOU

ANNEXE
à l'arrêté préfectoral portant agrément de M. Stéphane BEVIERE
en qualité de garde-chasse particulier

Les compétences de M. Stéphane BEVIERE, agréé en qualité de garde-chasse particulier, sont strictement limitées aux propriétés ou territoires suivants :

Commune de Moivre : voir parcelles annexées, appartenant à M. Claude LEVALLET
Communes de Moivre : voir parcelles de la SCEA Gomard, représentant M. Patrice HUBERT
Communes de Le Fresne : voir parcelles de la société de chasse de Le Fresne, dont le Président est M. Bernard COUSIN

Voir listes des parcelles et lieux-dits ci-joints.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile nord-est

Département surveillance et régulation

Division aéroports et navigation aérienne

Subdivision aéroports

MESURES PARTICULIERES D'APPLICATION

DE L'ARRETE PREFECTORAL RELATIF AUX MESURES DE POLICE SUR L'AERODROME DE CHÂLONS-VATRY

MODALITES DE CIRCULATION COTE PISTE

DECISION N° 18 52 DIV-ANA/DSR du 26/02/2018

Aéroport international de Strasbourg-Entzheim
CS 60003 - ENTZHEIM
67836 Tanneries Cedex
Tel : +33 (0) 3 88 59 64 64

dgac DSAC

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

Vu le code des transports,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles R.213-1-4 et R.213-1-5 relatifs à l'arrêté préfectoral définissant les mesures de police sur l'emprise des aérodromes et l'article R.213-1-6 relatif aux mesures particulières d'application fixées par le directeur de la sécurité de l'aviation civile interrégionale ;

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 modifié du Parlement européen et du Conseil et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n°139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes ;

Vu règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ;

Vu règlement (UE) n° 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les évènements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté du 21 avril 2017 modifié relatif aux règles et procédures pour les services de la circulation aérienne rendus aux aéronefs évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

Vu l'arrêté du 6 mars 2008 relatif aux inspections de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;

Vu l'arrêté du 8 août 2011 relatif aux règles de guidage et de stationnement des aéronefs ;

Vu l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2017 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de Châlons-Vatry ;

Vu la circulaire du 5 août 2010 relative aux modalités de formation à la circulation des véhicules et engins sur les aérodromes ;

DECIDE

Article 1 : Préambule

Le présent document définit, en matière de circulation côté piste, les mesures particulières prises en application des dispositions générales fixées par l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome. Ces mesures particulières ne font pas obstacle aux consignes de sécurité que toute entreprise se doit d'établir et de faire respecter côté piste, principalement sur l'aire de mouvement.

Article 2 : Dispositions générales

Sans préjudice des dispositions du Code de la route, les mesures particulières définies dans le présent document s'appliquent côté piste.
La circulation doit se limiter aux déplacements effectués dans le cadre de l'activité autorisée côté piste.
Tout personnel circulant dans les secteurs TRA et MAN définis à l'article 3 doit porter un vêtement haute visibilité et doit laisser la priorité aux aéronefs que ce soit lors du roulage, du placement, du repoussage ou du tractage.
En situation de mauvaise condition de visibilité et de nuit, les véhicules et engins circulent feux de croisement allumés.

Article 3 : Sectorisation

En raison des règles de sécurité particulières en vigueur, il est établi 2 secteurs de circulation. Sans préjudice des règles particulières relatives aux secteurs de sûreté, l'accès aux secteurs de circulation est autorisé en fonction de l'activité exercée côté piste.

Ces 2 secteurs sont :

- Le secteur TRA : secteur constitué par les aires utilisées pour le stationnement des aéronefs, leur avitaillement et leur entretien ainsi que pour toutes les opérations d'embarquement ou de débarquement de passagers, de chargement ou de déchargement de bagages et de fret. A ces aires, s'ajoute la partie de route de service située sur le front des installations.

- Le secteur MAN : secteur constitué de la piste d'envol et d'atterrissage, de l'aire d'isolement des aéronefs , des voies de circulation reliant les aires de stationnement à la piste ainsi que des zones de servitude associées à ces chaussées.

Les limites de ces deux secteurs sont représentées sur le plan en annexe 1 à la présente décision.

La route de service longeant la clôture extérieure, la station d'avitaillement des aéronefs, le parc des installations météorologiques, les postes électriques et les bassins 7, 8 et 9 n'appartiennent ni au secteur fonctionnel TRA ni au secteur fonctionnel MAN. Cependant, l'accès à ces parties spécifiques du côté piste n'est autorisé qu'aux personnes titulaires de l'autorisation de circuler définie à l'article 8 de la présente décision.

Article 4 : Circulation sur les routes de service

4.1 Routes de service incluses dans le secteur TRA

Sur ces routes, délimitées par des lignes blanches :
- la vitesse maximale autorisée est fixée à 15km/h,
- la priorité vis-à-vis d'un autre véhicule est à droite,
- aucun stationnement n'est autorisé.

4.2 Routes de service non incluses dans le secteur TRA

Sur ces routes :
- la vitesse maximale autorisée est fixée à 30km/h,
- la priorité vis-à-vis d'un autre véhicule est à droite,
- le stationnement en bordure de route est autorisé.

Article 5 : Circulation dans le secteur TRA

5.1 Signalisation

Le secteur TRA comporte des postes de stationnement pour aéronefs, des voies d'accès à ces postes, des voies de service pour les véhicules, la zone d'évolution contrôlée sur certains postes de stationnement. Il est essentiel que les personnels autorisés à circuler dans le secteur TRA sachent identifier ces emplacements, notamment par la connaissance des marquages qui leurs sont associés. La limite avec le secteur MAN est matérialisée sur les chaussées par une ligne continue de couleur blanche.

5.2 Règles de circulation automobile

Aucun stationnement n'est autorisé en dehors des emplacements réservés à cet effet.
L'usage des feux de route est interdit dans le secteur TRA.
Le titulaire d'une autorisation de conduite limitée au secteur TRA ne doit, sauf cas d'urgence, pénétrer dans le secteur MAN.

5.3 Périmètre de sécurité

Il est défini un périmètre de sécurité autour de l'aéronef afin de prévenir au maximum les risques de collision avec l'aéronef. Tout le matériel de piste doit stationner à l'extérieur de ce périmètre.
A l'intérieur du périmètre, les conducteurs évitent toute manœuvre brusque et roulent au pas.
L'exploitant d'aérodrome définit pour chaque poste de stationnement les limites de ce périmètre.
L'assistant aéroportuaire de l'aéronef doit désigner, parmi le personnel chargé des opérations, un agent responsable de l'application des règles de sécurité définies pour le service de l'aéronef.
Il appartient à l'assistant aéroportuaire de prendre, sur le poste de stationnement, toutes les dispositions nécessaires pour empêcher le déplacement ou la projection de matériels ou d'objets lors des manœuvres des aéronefs situés à proximité.

5.4 Souffle des réacteurs, danger des hélices et pales

La proximité d'un avion dont les réacteurs fonctionnent est extrêmement dangereuse.
Sans préjudice des consignes de sécurité établies par les transporteurs aériens à l'attention des personnels de piste, il est obligatoire de respecter une distance minimale de croisement d'au moins :
- 200 mètres derrière un avion, moteur en route et
- d'une quinzaine de mètres devant l'avion pour éviter les effets d'aspiration.

Il est interdit de pénétrer dans le périmètre de sécurité des avions à hélices et des hélicoptères avant l'arrêt complet des hélices ou des pales.

5.5 Autres mesures de protection

Pour éviter les accidents qui pourraient résulter des manœuvres d'arrivée ou de départ d'un aéronef sur un poste, les mesures suivantes doivent être respectées :

- Les passagers doivent être protégés et se trouver à l'extérieur des périmètres de sécurité des aéronefs manœuvrant ;
- Le personnel, spécialement celui qui travaille sur une échelle ou un escabeau, doit s'abriter ;
- Le matériel léger (cales, obturateurs, carénages de moteurs, portes de visite, etc.) ou susceptible d'être déplacé par le souffle (véhicule léger), doit être éloigné ;
- Le fret en chargement doit être arrimé.

L'assistant aéroportuaire signalera au Service de la navigation aérienne (SNA) tout incident mettant en cause un aéronef.
Tout accident sera immédiatement signalé au SSLIA.

5.6 Maintien en état des aires de stationnement

Les aires de trafic doivent être laissées en état de propreté.
Il appartient aux assistants en escale de s'assurer qu'aucun objet n'ait été laissé indument sur les postes de stationnement. L'assistant en escale doit veiller à l'application par tous de cette obligation.

5.7 Stationnement des aéronefs

Les aéronefs stationnent impérativement aux emplacements désignés par l'exploitant d'aérodrome ou par l'organisme de contrôle.

5.8 Priorité au placeur/signaleur avion

Lors des opérations de placement des aéronefs, et si la fonction de placement est assurée, les conducteurs des véhicules, engins et matériel de piste circulant aux abords du poste laissent la priorité au placeur/signaleur, pendant toute la durée de son déplacement et de son guidage. Cette obligation s'applique notamment lorsque le placeur/signaleur traverse un cheminement véhicule.
En outre, les conducteurs de véhicules ne peuvent en aucun cas circuler entre le placeur et l'aéronef durant une opération de placement.
Les emplacements du placeur/signaleur, lorsqu'ils sont matérialisés au sol, restent dégagés de tout matériel et véhicules.

Article 6 : Circulation dans le secteur MAN

6.1 Signalisation

La limite avec le secteur TRA est matérialisée sur les chaussées par une ligne continue de couleur blanche.
Les aires critiques définissent des zones protégées de tout obstacle dont la présence perturberait le signal électromagnétique des radiophares de l'ILS (instrument landing system). Ces aires sont signalées par des panneaux et délimitées par une chaîne frangible.

6.2 Règles de circulation

6.2.1 Equipements

Tout véhicule circulant dans le secteur MAN doit être équipé d'un balisage lumineux à éclats de type gyrophare, de couleur bleue pour les véhicules d'intervention de police et de secours et orange pour les autres véhicules. Ces feux restent en permanence en fonctionnement.
Un plan de l'aérodrome doit être présent dans tout véhicule autorisé dans le secteur MAN. Ce plan doit comprendre le carroyage du plan d'urgence de l'aérodrome et les informations permettant de faciliter les comptes-rendus de position et les instructions de cheminement.
Tout véhicule circulant dans le secteur MAN doit posséder un équipement radio VHF permettant une liaison bilatérale avec le SNA de l'aérodrome.
Tout véhicule qui ne satisfait pas à l'obligation ci-dessus doit être accompagné pendant toute la durée de sa présence dans le secteur MAN par un véhicule possédant l'équipement radio VHF et doit suivre les déplacements de ce dernier.

Il appartient aux personnes appelées à circuler dans le secteur MAN de s'assurer du fonctionnement des équipements radio et lumineux avant tout déplacement vers ce secteur.

6.2.2 Procédures

La veille de la fréquence radio doit être permanente et toute instruction doit être collationnée et immédiatement respectée.
Tout accès à l'aire de manœuvre nécessite un accord préalable de l'organisme de contrôle.
Les conducteurs se conforment aux consignes particulières de circulation fixées par le service chargé de la navigation aérienne.
Toutefois, les autorisations délivrées par l'organisme de contrôle ne peuvent servir de prétexte à un conducteur pour enfreindre un quelconque règlement établi.
Un véhicule ne peut être laissé sans surveillance dans le secteur MAN, le conducteur doit être en mesure de le déplacer rapidement sur instruction.

Article 7 : Autorisations de circulation côté piste

Seules les personnes détentrices d'un permis de conduire valide et d'une attestation de suivi de formation à la conduite des véhicules sont autorisées à circuler côté piste.

Cette attestation se décline en 2 niveaux :

- attestation de suivi de formation à la conduite dans le secteur TRA,
- attestation de suivi de formation à la conduite dans les secteurs TRA et MAN.

La validité de cette attestation est de 5 ans.

Article 8 : Formation à la circulation

8.1 Formation des conducteurs de véhicules circulant côté piste

Le programme de formation des conducteurs de véhicules circulant dans le secteur TRA est établi par l'exploitant d'aérodrome.
Le programme de formation des conducteurs de véhicules circulant dans le secteur MAN est établi par l'exploitant d'aérodrome en collaboration avec le prestataire de services de la navigation aérienne.

Le programme de formation est mis à la disposition des formateurs identifiés au sein des entités qui exercent une activité côté piste.
Une évaluation des connaissances acquises au cours de la formation est systématiquement réalisée.
Une attestation est délivrée au candidat ayant satisfait à cette évaluation par la personne en charge de la formation.
Les programmes en vigueur sont complétés par des notes d'information diffusées par l'exploitant d'aérodrome à ses personnels et aux employeurs autorisés en cas d'évènements nouveaux ou de changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou susceptibles d'entraîner des modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation.
Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin, dans l'exercice de son activité, doit pouvoir justifier du suivi de sa formation à la conduite sur demande d'un représentant de l'autorité.
Les modalités d'évaluation et la forme des attestations sont définies par l'exploitant d'aérodrome.

8.1.1 Formation à la circulation en véhicule dans le secteur TRA

La formation des conducteurs de véhicules ou engins dans le secteur TRA est assurée par l'employeur. Celui-ci définit l'organisation, le support pédagogique, la fréquence et les moyens à mettre en œuvre pour réaliser cette formation.
Les thèmes à aborder au cours de cette formation sont précisés dans l'annexe 2.

8.1.2 Formation à la circulation en véhicule dans le secteur MAN

La formation des conducteurs de véhicules dans le secteur MAN est assurée, soit par l'exploitant d'aérodrome et ses sous-traitants désignés, soit par le prestataire des services de la navigation aérienne (pour les besoins qui lui sont propres, ainsi que pour les besoins des services de l'aviation civile).
Toute personne autorisée, au titre de l'exercice de son activité professionnelle, à circuler dans le secteur MAN, doit satisfaire à un test portant sur l'échange de communications avec la tour de contrôle. Ce test est réalisé par un formateur du prestataire des services de la navigation aérienne.
L'exploitant d'aérodrome et le prestataire des services de la navigation aérienne définissent l'organisation et les objectifs de la formation relative à la circulation dans le secteur MAN.
Ces objectifs prennent notamment en compte toute évolution significative des infrastructures ou des procédures d'exploitation.
La formation se compose d'une formation théorique et d'une formation pratique. Les thèmes à aborder au cours de cette formation sont précisés dans les annexes 2 et 3.
La formation pratique est réalisée lors d'une ou plusieurs séances de conduite accompagnée dans le secteur MAN. Cette formation doit permettre aux candidats de se familiariser avec les infrastructures, la signalisation, l'environnement, la phraséologie et l'utilisation des moyens de radiophonie, et ceci, dans les conditions réelles d'exploitation de l'aérodrome.

8.2 Formation des personnes non accompagnées circulant à pied côté piste

Toute personne devant circuler à pied sans accompagnement côté piste doit suivre une formation à la sécurité aéroportuaire.
Cette formation a pour objectif de sensibiliser ces personnes aux risques spécifiques à l'exercice d'une activité sur l'aire de mouvement d'un aéroport, notamment en raison de la proximité des aéronefs. Une évaluation des connaissances acquises au cours de la formation est systématiquement réalisée. Une attestation est délivrée au candidat ayant satisfait à cette évaluation par la personne en charge de la formation.
Cette formation n'est pas rendue obligatoire aux personnes titulaires de l'attestation à la conduite d'un véhicule côté piste.
Chaque employeur, détenteur d'une autorisation d'activité côté piste, s'engage dans ce cadre et selon un formalisme imposé par l'exploitant d'aérodrome, à dispenser cette formation.
L'exploitant d'aérodrome peut communiquer aux entreprises qui le souhaitent des renseignements pouvant les orienter pour la réalisation de ces formations.

Des notes d'information sont diffusées par l'exploitant d'aérodrome à ses personnels et aux employeurs autorisés en cas d'évènements nouveaux ou de changements prévus sur l'aérodrome entraînant ou susceptibles d'entraîner des modifications significatives des infrastructures ou des procédures d'exploitation.

Article 9 : Annexes

Sont annexés à la présente décision les documents suivants :

- ✓ annexe 1 : plan de délimitation des secteurs fonctionnels TRA et MAN ;
- ✓ annexe 2 : thèmes à aborder lors de la formation à la circulation dans le secteur TRA ;
- ✓ annexe 3 : thèmes complémentaires à aborder lors de la formation à la circulation dans le secteur MAN ;

Article 10 : Publication

La présente décision est publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Marne. Cette décision peut être consultée sur le site internet de l'aéroport :
https://www.parisvatry.com

Article 11 : Abrogation

La décision n°001/02/2013/DSAC-NE du 14 février 2013 est abrogée.

Article 12 : Exécution

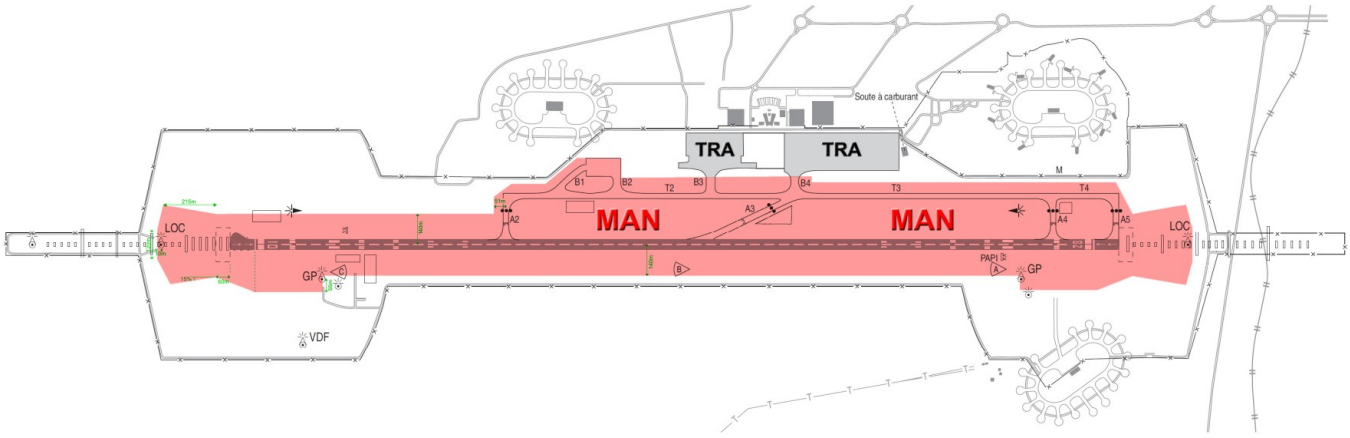
- ✓ M le Directeur de l'Etablissement Public de Gestion de l'Aéroport de Vatry,
- ✓ M le Directeur de la sécurité de l'aviation civile nord-est,
- ✓ M le Chef du service de la navigation aérienne nord,
- ✓ M le Commandant du groupement de gendarmerie de la Marne,
- ✓ M le Commandant de la compagnie de gendarmerie des transports aériens de Strasbourg,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de ces mesures particulières.

A Entzheim, le 26 février 2018

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

Christian MARTY



Annexe 1
Aérodrome de Châlons-Vatry
Délimitation des secteurs fonctionnels TRA et MAN

PAGE INTENTIONNELLEMENT

ANNEXE 2. Thèmes à aborder lors de la formation des agents amenés à conduire des véhicules ou des engins dans le secteur TRA.

- Règles de base de la sécurité (dont précautions particulières, port de casque antibruit, de vêtements visibles, présentation des principaux risques) et de la circulation sur l'aérodrome.
- Terminologie du domaine aéroportuaire. Définition des zones de l'aérodrome. Composition et limites de chaque zone. Connaissance des aires ou des zones concernées.
- Définition des cheminements de véhicules, routes de service.
- Organismes de contrôle et de surveillance de la circulation en zone côté piste.
- Sanctions encourues suite à une infraction au code la route et à l'arrêté préfectoral de l'aérodrome.
- Vigilance à proximité d'une zone de travaux.
- Situations dégradées ou d'urgence : accident (véhicule/engin), collision entre véhicule ou engin, panne de véhicule ou engin, incendie, fuite de carburant.
- Signalement de tout obstacle, FOD (Foreign Object Debris), pouvant présenter un danger pour la circulation des avions et de toute anomalie sur les véhicules en circulation (feux, défaillance mécanique, petit entretien à réaliser).
- Obligations en matière de reports d'évènements, leur utilité, les modalités de notification. Information sur le principe de protection du notifiant.
- Définition des cheminements de véhicules, périmètres de sécurité avions.
- Documents nécessaires pour circuler dans le secteur TRA. Autorisations d'accès temporaire.
- Principaux types de véhicules autorisés à circuler dans le secteur TRA et leurs fonctions.
- Marquages au sol et signalisations dans le secteur TRA. Matérialisation des limites entre aires.
- Règles de circulation des véhicules dans le secteur TRA : vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité et règles pour les piétons.
- Mesures de sécurité à respecter dans le secteur TRA : identification des risques induits (souffle, aspiration, ingestion d'objets, rotation d'hélices,…..) par l'avion, des zones dangereuses autour de l'avion, des risques encourus (choc) par l'avion, des risques liés aux activités d'assistance en escale (déversement de carburants, huile ou autre matière dangereuse, présence d'objets à côté des avions). Précautions contre risques d'incendie et contre risques de collision entre véhicules/engins et avions.
- Attitudes lors de sorties impromptues du secteur TRA.

ANNEXE 3. Thèmes complémentaires à aborder lors de la formation des agents amenés à conduire des véhicules ou des engins dans le secteur MAN.

En complément des thèmes abordés dans l'annexe 2 :

- Définition des servitudes aéronautiques et radioélectriques.
- Documents nécessaires pour circuler dans le secteur MAN. Autorisations d'accès temporaire.
- Organismes de contrôle et de surveillance de la circulation dans le secteur MAN.
- Principaux types de véhicules autorisés à circuler dans le secteur MAN et leurs fonctions.
- Marquages au sol et signalisations dans le secteur MAN. Matérialisation des limites entre pistes et voies de circulation.
- Règles de circulation des véhicules sur le secteur MAN : vitesse, éclairage des véhicules, priorités, conditions de mauvaise visibilité.
- Principes à respecter pour la communication entre le conducteur du véhicule et la tour de contrôle : discipline, nature des informations à échanger, prononciation, attitude en cas de panne radio, expressions proscrites.
- Généralités sur la radiotéléphonie et la phraséologie : notion de « station », fréquences radio, indicatifs d'appel, procédures d'essai, termes et expressions conventionnels utilisés dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d'épellation des lettres et chiffres en radiotéléphonie de l'OACI, messages particuliers.
- Fonctionnement et utilisation d'un équipement émetteur/récepteur. Problèmes d'interférences possibles avec les fréquences des aides radio électriques de l'aérodrome.
- Instructions de mouvement sur les pistes et aux abords. Traversées de piste.
- Instructions de mouvement dans le secteur MAN hors des pistes. Procédures en conditions de mauvaise visibilité.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA MARNE

Arrêté portant réglementation temporaire de la circulation durant les travaux de réfection des joints de chaussée des ouvrages d'art PS315 situé au PR 315+000 et PS331.88 situé au PR 331+880 de l'autoroute A26.

Le Préfet du département de la Marne

Vu :

le Code de la Voirie Routière ;

le Code de la Route ;

le Code Général des Collectivités Territoriales ;

la loi 82.213 du 02 mars 1982 modifiée et complétée par la loi 82.623 du 22 juillet relative aux droits et libertés des communes, des départements et régions et précisant les nouvelles conditions d'exercice du contrôle administratif sur les actes des autorités communales, départementales et régionales ;

le décret n°2005-1499 du 05 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau national ;

le décret n°2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et des départements ;

le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 03 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation ;

l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes ;

l'arrêté inter préfectoral n°2007-359 du 19 mars 2007 pris en application de l'article 7 du décret n°2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes ;

l'arrêté préfectoral permanent du 16 avril 2014 portant règlement d'exploitation sur les autoroutes A4, A26, A34 et A344

l'instruction interministérielle sur la signalisation temporaire (Livre I - huitième partie -Signalisation Temporaire) approuvée par arrêté du 6 novembre 1992 ;

la note technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national ;

la circulaire du Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie fixant le calendrier, des jours « hors chantiers » ;

la demande du 19 février 2018 et le dossier d'exploitation sous chantier établis par Sanef ;

l'avis de M. le Commandant du Groupement de Gendarmerie Départementale de la Marne en date du 20 février 2018 ;

l'arrêté préfectoral « DS 2017-009 » du 01 mars 2017 portant délégation de signature ;

Considérant que ce chantier est un chantier « non courant » au sens de la note technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national ;

Considérant qu'il importe d'assurer la sécurité des usagers, ainsi que celles des agents des entreprises chargées des travaux, et qu'il convient de réglementer la circulation et le stationnement au droit de l'emprise du chantier ;

Sur proposition de Monsieur le Directeur départemental des territoires de la Marne,

ARRÊTE

ARTICLE 1
Par dérogation aux articles N° 4 et 10 de l'arrêté préfectoral permanent d'exploitation sous chantier en date du 16 avril 2014 pour le département de la Marne, les travaux de réfection des joints de chaussée des ouvrages d'art PS315 situé au PR 315+000 et PS331.88 situé au PR 331+880 de l'autoroute A26 seront autorisés durant la période comprise entre le 19 et le 30 mars 2018.

Dérogation à l'article n°4
Le chantier entraînera la mise en place d'itinéraires de déviation sur le réseau ordinaire.

Dérogation à l'article n°10
L'inter-distance entre ce chantier et d'autres chantiers d'entretien courant ou non courant pourra être inférieure à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 2
Les travaux de réfection des joints de chaussée des ouvrages d'art PS315 situé au PR 315+000 et PS331.88 situé au PR 331+880 de l'autoroute A26 nécessitent les restrictions de circulation suivantes :

Phase 1
Date : de nuit de 20h à 06h du lundi 19 mars 2018 au vendredi 23 mars 2018.
Localisation : Travaux au niveau du PS315 du diffuseur n° 18 de Mont Choisy
Mesures d'exploitation :
Durant 2 nuits le 19 et 20 mars 2018
Déviation 1 : Fermeture de la bretelle de sortie du diffuseur °18 de Mont-Choisy dans le sens Châlons/Troyes : Mise en place d'un itinéraire de déviation en prenant la sortie n°17 de St Gibrien, la D3 puis la D5 direction Mont- Choisy.
Durant 2 nuits le 21 et 22 mars 2018
Déviation 2 : Fermeture de la bretelle d'entrée du diffuseur °18 de Mont-Choisy dans le sens Châlons/Troyes : Mise en place d'un itinéraire de déviation en prenant la D5 direction Compertrix au rond-point tourner à gauche pour prendre la D3 direction St Gibrien.

Les bretelles d'entrée et de sortie diffuseur °18 de Mont-Choisy dans le sens Châlons/Troyes ne seront pas fermées simultanément.

Phase 2
Date : Durant 2 jours de 07h00 à 20h00 pendant la période comprise entre le lundi 26 mars 2018 et le vendredi 30 mars 2018.
Localisation : Travaux au niveau du PS331.88 du diffuseur n° 19 de Vatry
Mesures d'exploitation :
Déviation 3 : Fermeture de la bretelle d'entrée du diffuseur n°19 de Vatry dans le sens Troyes/Châlons :
Mise en place d'un itinéraire de déviation en prenant la D977 direction Sommesous puis la N4.

ARTICLE 3
Aléas de chantier
Les dates de travaux et le phasage sont données à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiées, en fonction des intempéries et des éventuels aléas de chantier.

ARTICLE 4
Information des clients
En section courante : des messages d'information seront diffusés sur la radio 107.7 et affichés sur les panneaux à messages variables.

Insertion des véhicules de chantier dans un balisage
Les insertions des véhicules de chantier se feront à partir des voies laissées libres à la circulation, dans le sens en travaux.

Protection mobile
Les protections mobiles permettront d'assurer les mouvements de matériels ou d'engins hors gabarit en dehors d'une zone de chantier qui ne serait pas neutralisée. Ils seront réalisés sous protection d'un bouchon mobile.

Bouchon mobile
Les bouchons mobiles seront formés avec les forces de l'ordre territorialement compétentes et des agents Sanef, ou uniquement par Sanef en cas d'indisponibilité des forces de l'ordre.

La tête des bouchons mobiles sera matérialisée par un véhicule des forces de l'ordre et un véhicule Sanef ou uniquement par des véhicules Sanef en cas d'indisponibilité des forces de l'ordre.

La queue du bouchon mobile sera matérialisée soit :
- par la pose de panneaux de type AK30 équipés de trois feux R2 synchronisés positionnés en accotement et TPC en amont de la zone à réaliser ;
- par un véhicule, équipé d'un panneau à message variable, placé en amont.

Les entrées et/ou sorties des aires de services ou de repos, et les entrées et/ou sorties des diffuseurs ou échangeurs seront momentanément fermées à la circulation.

ARTICLE 5
La signalisation verticale sera mise en place et entretenue par les services du centre d'entretien de Sommesous. Elle sera conforme aux prescriptions de l'instruction interministérielle sur la signalisation temporaire approuvée le 6 novembre 1992.

La signalisation de police permanente ne devra pas être contradictoire avec une mesure d'exploitation prise pour un chantier.

La signalisation verticale et les dispositifs de protection du chantier mis en place seront adaptés aux caractéristiques géométriques du site.

ARTICLE 6
Les infractions au présent arrêté seront constatées et poursuivies conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 7
Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du Préfet dans le délai de deux mois à compter de sa notification. Il peut également faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif compétent dans le même délai.

ARTICLE 8
Le Peloton Autoroutier de Gendarmerie, le Pôle Opérationnel de Veille et de Gestion de Crise de la DDT de la Marne, et le CISGT de la Direction Interdépartementale des Routes Est seront avertis en temps réel par les services de Sanef en cas d'événement entraînant une gêne importante à la circulation et des mesures prises à cet effet.

ARTICLE 9
Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Marne.
Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté :
- M. le Secrétaire Général de la Préfecture de la Marne,
- M. le Directeur Départemental des Territoires de la Marne,
- M. le Commandant du Groupement de Gendarmerie de la Marne,
- M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Marne,
- M. le Directeur de l'Exploitation de la Sanef à Senlis
- M. le Directeur du réseau Sanef Est,

dont copie sera adressée à :
- M. le Sous-Directeur de la Gestion et du Contrôle du Réseau Autoroutier Concédé,
- M. le Directeur Interdépartemental des Routes Est (Direst),
- M. le Directeur des Services du Conseil Départemental,
- M. le Commandant de la Région Militaire de Défense Nord-Est,
- M. le Directeur du Service d'Aide Médicale Urgente de la Marne,
- M. le Directeur du Service d'Incendie et de Secours de la Marne.

Châlons-en-Champagne, le 15 MARS 2018

Le Préfet,
P. le Préfet et par délégation,
Le Directeur Départemental des Territoires,

Patrick Cazin-Bourguignon

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MARNE

Direction départementale des territoires

Service Urbanisme
Cellule Planification et Légalité
Pôle Appui

Commission Départementale d'Aménagement Commercial - CDAC

Ordre du jour de la CDAC du vendredi 23 mars 2018

9 h 30 - dossier n° 18-001: projet d'extension d'un commerce à Saint-Memmie

La demande d'autorisation d'exploitation commerciale est présentée par SARL AXIS, dont le siège social est situé 15, rue des coopérateurs à Denain (59220), agissant en qualité d'exploitante et représentée par M. Marc Le Dantec, Gérant.

Le projet consiste en l'extension de 326 m² de surface de vente, portant à 1 811 m² la surface de vente totale d'un commerce à l'enseigne L'incroyable (secteur d'activité 2).

L'opération sera réalisée 14 avenue Marc Hamet - ZAC de Voitrelle à Saint-Memmie (51470).

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MARNE

Direction Départementale des Territoires
Service Environnement
Eau – Préservation des Ressources
Cellule Procédures Environnementales

HYDROCARBURES

EXTRAIT du décret du 02 février 2018 accordant la concession de mines d'hydrocarbures conventionnels liquides ou gazeux, dite « concession d'Amaltheus » (Marne), à la société IPC Petroleum France SA

Il est donné avis au public que par décret du 02 février 2018, les mines d'hydrocarbures liquides ou gazeux situées à l'intérieur du périmètre défini ci-après sur le territoire des communes de Clamanges, Écury-le-Repos, Pierre-Morains, Fère-Champenoise, Val-des-Marais et de Villeseneux dans le département de la Marne, sont concédées à la société IPC Petroleum France SA jusqu'au 1er janvier 2040.

Conformément à l'extrait de carte au 1:25 000e annexé au présent décret, le périmètre de cette concession d'une superficie de 37 km² environ, dénommée « concession d'Amaltheus », est délimité par les segments de droites joignant les sommets définis ci-après :

SOMMET	NTF (méridien d'origine Paris)		RGF93 (méridien d'origine Greenwich)	
	LONGITUDE EST	LATITUDE NORD	LONGITUDE EST	LATITUDE NORD
A	1,83 gr	54,27 gr	3°59'01"	48°50'34"
B	1,97 gr	54,27 gr	4°06'34"	48°50'34"
C	1,97 gr	54,23 gr	4°06'34"	48°48'25"
D	1,83 gr	54,23 gr	3°59'01"	48°48'25"

Le montant de la redevance tréfoncière due par le titulaire de la concession aux propriétaires de la surface en application de l'article L132-15 du code minier est fixé à la somme une fois payée de 15 €/ha de terrain compris dans le périmètre de la concession.

Un extrait du décret sera affiché à la préfecture de la Marne ainsi que dans les communes concernées. Cet extrait sera en outre inséré au recueil des actes administratifs et sur le site internet de la préfecture et, aux frais du concessionnaire, publié dans un journal national, régional ou local dont la diffusion s'étend à toute la zone couverte par le présent titre.

Nota. *— Il peut être pris connaissance du texte complet du décret et de la carte auprès du ministère de la transition écologique et solidaire (direction de l'énergie, bureau Ressources énergétiques du sous-sol, Tour Séquoia, 1 place Carpeaux, 92800 Puteaux) ainsi qu'auprès de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie Île-de-France (pôle Énergie environnement, 12 cours Louis Lumière, 94300 Vincennes).*

Châlons-en-Champagne, le 15 MAR. 2018

Pour le préfet et par délégation,
le chef de cellule

Vincent ROGER

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA MARNE

DECISION

de suspension d'agrément à l'encontre du centre de contrôle technique Ahechou et Fils (agrément n° S051S088), 1 rue Oradour à Châlons-en-Champagne

Le Préfet du département de la Marne,

VU le code de la route et notamment ses articles L 323-1 et suivants, et R 323-6 et suivants ;

VU l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2016 portant délégation de signature en faveur de Madame Emmanuelle Gay, Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et de du logement de la région Grand Est ;

VU l'arrêté préfectoral du 30 juin 2017 portant sub-délégation de signature pour le département de la Marne ;

VU l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes, notamment son article 17-1 ;

Vu l'agrément n° 051S1096, délivré le 05 décembre 2013 par le Préfet de la Marne, à M. AHECHOU Mohammed ;

Vu l'agrément n° S051S088, délivré le 17 janvier 2012 par le Préfet de la Marne, à M. AHECHOU Mohammed en tant que gérant du centre de contrôle technique AHECHOU et Fils ;

VU les procédures qualité du réseau SECTA AUTOSUR ;

VU le rapport du 18 décembre 2017 établi par les agents de la DREAL Grand Est chargés de la surveillance administrative des centres de contrôle et des contrôleurs ;

VU les réponses apportées par le centre de contrôle technique AHECHOU et Fils et le contrôleur Mohammed AHECHOU par courrier du 25 janvier 2018 ;

Considérant qu'à l'occasion d'un contrôle sur pièces de l'activité de contrôleur de Monsieur Mohammed AHECHOU réalisée au sein du centre de contrôle technique AHECHOU et Fils, les agents de la DREAL ont procédé à la vérification d'environ 60 procès-verbaux de visite technique émis dans le centre entre le 1er janvier 2017 et le 26 septembre 2017 et ont constaté de nombreuses anomalies, en particulier :

- l'absence des mesures du taux de rabattement des feux de croisement sur 3 procès-verbaux de contre-visite alors que les véhicules associés à ces documents avaient fait l'objet précisément d'une contre-visite concernant ce point ;
- des relevés kilométriques inadéquats entre des procès-verbaux relatifs à la visite technique périodique et la contre-visite pour 9 véhicules ;
- des incohérences manifestes dans les données d'identification (numéro de châssis ou marque du véhicule) entre la visite périodique et la contre-visite pour 3 véhicules ;
- l'émission de 13 procès-verbaux de contre-visite sans que le contrôleur ait procédé à l'ensemble des contrôles prévus par les articles 8 et l'annexe I de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé, puisqu'il n'en avait matériellement pas le temps au regard des heures de début et de fin du contrôle qu'il a déclarées sur son terminal de saisie portable ;
- la réalisation le 13 juin 2017 de deux visites techniques périodiques sur un même véhicule, le premier contrôle technique favorable finalisé à 9h10 mentionnant sur le procès-verbal un kilométrage de 283800 km et 11 défauts non soumis à contre-visite, et le deuxième contrôle technique débutant à 15h36 mentionnant sur le procès-verbal un kilométrage de 216532 km et 26 défauts dont certains soumettant le véhicule à contre-visite ;
- la réalisation le 3 juin 2017 d'une visite technique périodique concomitamment à la réalisation d'une contre-visite ;

Considérant que le contrôleur Mohammed AHECHOU est le seul contrôleur technique rattaché sur le centre de contrôle AHECHOU et Fils et à être intervenu sur le centre de contrôle AHECHOU et Fils en 2017 ;

Considérant que le centre de contrôle technique AHECHOU et Fils est géré par M. Mohammed AHECHOU ;

Considérant l'absence du taux de rabattement des feux de croisement sur 3 procès-verbaux de contre-visite, en infraction avec les prescriptions de l'article 6 et de l'annexe V de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé ; considérant que le gérant, monsieur Mohammed AHECHOU, a indiqué, dans ses écrits et lors de la réunion contradictoire du 30 janvier 2018, savoir que le système de transmission des données informatiques présentait des défaillances récurrentes ; considérant qu'aucune action correctrice n'a été mise en œuvre dans le centre technique pour traiter ces dysfonctionnements en 2017 ; considérant qu'en application de l'annexe III de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié, il est de la responsabilité du centre de contrôle technique de s' «*assurer que le mode de transmission entre les matériels de contrôle et l'outil informatique est fiable et garantit l'intégrité des données transmises* » ; considérant que, conformément au point 2.1.4. de l'annexe III de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié, « *en cas d'incident, l'outil informatique est remis en état ou remplacé dans les deux jours ouvrables. En cas de panne de l'outil informatique empêchant la saisie ou l'archivage ou le traitement local des informations et, en particulier l'impression du procès-verbal de contrôle, l'activité de l'installation est interrompue* » ; considérant que lors de la réalisation des contrôles techniques qui ont abouti à la délivrance des 3 procès-verbaux susmentionnés, les contrôles n'ont pas été interrompus malgré le dysfonctionnement des équipements de transmission du centre de contrôle technique ; considérant que lors de la réunion contradictoire, le gérant, monsieur Mohammed AHECHOU, s'est engagé à implanter deux « nouvelles bornes » WIFI dans son centre afin de traiter définitivement cette anomalie ; considérant que contrairement à son engagement oral, aucun justificatif de travaux n'a été transmis ; considérant que les dysfonctionnements des équipements de transmission n'ont pas permis et ne permettent toujours pas de garantir la bonne réalisation des contrôles ;

Considérant les écarts relevés sur les compteurs kilométriques de 9 véhicules ;

- considérant que pour 4 des 9 véhicules, monsieur Mohammed AHECHOU a indiqué, par courrier du 25 janvier 2018, « q*ue soit les véhicules concernés restaient au garage entre la visite et la contre-visite, d'où l'explication d'un kilométrage identique, soit les compteurs des véhicules ne fonctionnaient pas* » ; considérant qu'en application des annexes II et VII de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié, il est interdit d'exercer une quelconque activité dans la réparation ou le commerce automobile dans l'enceinte du centre ; considérant que lors de la réunion contradictoire monsieur AHECHOU Mohammed a contredit ses propos écrits du 25 janvier 2018 en mentionnant que les compteurs des 4 véhicules susmentionnés ne fonctionnaient pas et que les véhicules n'avaient pas stationné dans l'enceinte du centre ; considérant que pour 2 des 4 véhicules susmentionnés, dont les délais entre la visite et la contre-visite se sont échelonnés entre 16 et 38 jours, le kilométrage des 2 véhicules entre les deux contrôles est resté inchangé ; considérant que pour les 2 autres véhicules susmentionnés, dont les délais entre la visite et la contre-visite se sont échelonnés entre 17 et 22 jours, le kilométrage des véhicules entre les deux contrôles a évolué d'un kilomètre ;
- considérant que pour 4 autres des 9 véhicules, les kilométrages des véhicules ont évolué à la baisse entre la visite et la contre-visite ;
- considérant que pour 1 des 9 véhicules, monsieur Mohammed AHECHOU aurait en outre connu, sans pouvoir le démontrer, un dysfonctionnement dans la transmission des données entre les différents équipements du centre qui a abouti à ne pas notifier les mesures d'éclairage (taux de rabattement des feux de croisement) et les mesures de pollution sur le procès-verbal de contre-visite ;

Considérant que les éléments présentés introduisent un doute sérieux sur les activités et sur la conformité des contrôles techniques réalisés au sein du centre de contrôle technique ;

Considérant que monsieur Mohammed AHECHOU a indiqué sur un procès-verbal de contrôle technique d'une camionnette que le type du prochain contrôle technique du véhicule était « visite technique périodique » (à effectuer sous dans délai de 2 ans) alors qu'il s'agissait, en application de l'article R 323-22 du code de la route, d'une « visite technique complémentaire » (visite technique périodique à effectuer dans un délai d'un an) ; considérant que cette mention erronée sur le procès-verbal est une infraction aux prescriptions de l'article 6 et de l'annexe II de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé qui prévoient le type du prochain contrôle technique parmi les informations obligatoires figurant sur le procès-verbal de contrôle technique ; considérant que le logiciel informatique utilisé sur le centre lors de chaque contrôle technique génère des alertes, en cas de changement de genre du véhicule, nécessitant plusieurs validations successives du contrôleur ; considérant qu'après investigations complémentaires, il s'avère qu'au moins 11 autres véhicules ont fait l'objet au sein du centre en 2017 d'une telle modification de genre ; considérant que ce manquement relevé est une pratique mise en œuvre au sein du centre de contrôle technique visant à soustraire certains véhicules à la visite technique complémentaire portant sur son niveau de pollution, ce qui, outre l'impact potentiel sur la protection de l'environnement, favorise le propriétaire du véhicule qui voit le délai du prochain contrôle technique passer de 1 an à 2 ans ;

Considérant que les procès-verbaux de visite technique périodique et de contre-visite associés au véhicule immatriculé EI-501-ER mentionnent un numéro de châssis différent ; considérant que le contrôleur agréé a obligation de relever et de saisir successivement sur le logiciel informatique du centre les caractères inscrits sur le certificat d'immatriculation (17 dans le cas précis de ce véhicule), sur la plaque « constructeur » et sur la

frappe à froid du véhicule, en application de l'article 5 et de l'annexe I de l'arrêté ministériel susvisé ; considérant que le procès-verbal de la contre-visite comporte 3 fois la même erreur, à savoir une lettre en moins ; considérant qu'il est impossible que le véhicule ait fait l'objet d'une modification de la frappe à froid et de la plaque constructeur ; considérant que la probabilité de se tromper 3 fois de manière identique dans la lecture et la saisie d'une série de 17 caractères sur 3 supports différents est quasi-nulle; considérant que quand bien même monsieur Mohammed AHECHOU aurait appliqué correctement les prescriptions réglementaires en relevant l'ensemble des caractères susmentionnés sur les 3 supports du véhicule lors de la visite technique périodique, le véhicule présenté en contre-visite 5 jours plus tard ne pouvait pas être identique à celui présenté lors de la visite technique et monsieur Mohammed AHECHOU n'aurait alors pas dû délivrer le procès-verbal de contre-visite ; considérant de ce fait que monsieur Mohammed AHECHOU a établi un procès-verbal de contrôle technique mentionnant un numéro de châssis du véhicule ne correspondant pas au véhicule contrôlé, en infraction avec les prescriptions de l'article 5 et de l'annexe I de l'arrêté ministériel susvisé ; considérant que contrairement à l'annexe V de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié, le centre de contrôle n'a pas mis en place les actions suffisantes visant à garantir un bon niveau des prestations effectuées ;

Considérant les deux procès-verbaux émis le 13 juin 2017 par monsieur AHECHOU Mohammed suite à la réalisation de deux visites techniques pour le même véhicule ; considérant que cette anomalie a fait l'objet d'une information de l'Organisme Technique Central au centre du contrôle technique des véhicules, désigné par le ministère en charge des Transports et ayant pour mission notamment de recueillir et d'analyser les résultats des contrôles afin de surveiller le fonctionnement des installations, au centre de contrôle technique Ahechou et Fils ; considérant qu'en application de l'annexe V de l'arrêté ministériel susvisé et du référentiel SECTA / AUTOSUR applicable au centre, cette anomalie aurait donc dû être examinée par le responsable du centre de contrôle et des actions correctives être engagées ; considérant l'absence d'explications du gérant du centre ; considérant qu'au moins 1 des 2 procès-verbaux ne correspond pas au véhicule Renault immatriculé CL 293 QE et a été indûment délivré à un autre véhicule ; considérant que l'organisation du centre de contrôle technique ne permet ni de prévenir ou d'empêcher la réalisation de contrôles frauduleux, ni de les détecter ou de les corriger ;

Considérant la concomitance le 3 juin 2017 d'une visite technique périodique et d'une contre-visite ; considérant l'article 5 de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié stipulant que « *la réalisation simultanée de plusieurs contrôles (contrôle technique périodique, contrôle complémentaire, contre-visite ou contre-visite complémentaire) par un même contrôleur est interdite* » ; considérant les réponses apportées par courrier du 5 octobre 2017 et confirmées par courrier du 25 janvier 2018, indiquant « *voulant abandonner le premier contrôle pour réaliser la visite complémentaire, j'ai par inadvertance choisi l'option "suspendre le contrôle". Action qui nous était permise jusqu'en mars 2017, au lieu de "abandonner" le contrôle* » et ajoutant « *j'insiste sur le fait que je ne l'ai pas fait volontairement, sûrement un réflexe d'habitude qui est resté* » ; considérant qu'au cours de la réunion contradictoire du 30 janvier 2018, monsieur Mohammed AHECHOU a contredit ses propos écrits du 25 janvier 2018 en indiquant qu'il connaissait la réglementation, s'était aperçu de son erreur mais qu'il ne savait pas régler techniquement l'anomalie avec le logiciel informatique utilisé sur le centre ; considérant qu'aucun élément apporté par monsieur Mohammed AHECHOU ne permet de démontrer que les deux contrôles n'ont pas été menés concomitamment ; considérant que les éléments susmentionnés démontrent que le contrôleur Mohammed AHECHOU ne sait pas utiliser correctement tous les équipements présents sur le centre de contrôle technique ; considérant qu'en application de l'annexe V de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié, le centre de contrôle technique a la responsabilité de s'assurer du bon niveau de formation des contrôleurs rattachés ; considérant que l'organisation du centre a permis de convoquer deux véhicules dans une même plage horaire pour un même contrôleur ; considérant que les actions mises en œuvre au sein du centre de contrôle ne permettent pas de prévenir la réalisation simultanée de 2 contrôles techniques et ne garantissent de fait pas la bonne réalisation des contrôles conformément aux prescriptions réglementaires ;

Considérant que monsieur Mohammed AHECHOU a reconnu lors de la réunion contradictoire que son volume d'activité annuel était très important et nécessiterait la présence de 2 contrôleurs techniques et non d'un seul ; considérant que monsieur Mohammed AHECHOU, conscient de ce fait, a déposé, en tant que gérant du centre de contrôle, un dossier de demande d'agrément auprès des services de la préfecture de la Marne pour s'adjoindre l'appui d'un deuxième contrôleur ; considérant que le représentant du réseau AUTOSUR a également confirmé lors de la réunion contradictoire qu'au vu de l'activité réalisée en 2017 le bon fonctionnement du centre nécessitait la présence de plus d'un contrôleur technique ; considérant que monsieur Mohammed AHECHOU est le gérant et est par conséquent le seul à organiser les journées de contrôle du centre et à planifier la charge de travail ; considérant que l'organisation du centre ne permet de fait pas au contrôleur rattaché au centre d'appliquer correctement les exigences réglementaires et de vérifier correctement l'ensemble des points de contrôles réglementaires lors de chaque contrôle technique ;

Considérant le nombre élevé, la récurrence et la gravité des non-conformités présentes dans les différents procès-verbaux examinés par sondage par la Dreal, les dysfonctionnements des équipements de transmission des données du centre de contrôle technique, les méconnaissances techniques et réglementaires que présente le contrôleur rattaché au centre, les délais entre certains contrôles techniques, l'absence d'examen des indicateurs fournis par l'Organisme Technique Central, l'organisation mise en œuvre au sein du centre de contrôle technique AHECHOU et Fils ne respecte pas les exigences réglementaires du

point 1.1 de l'annexe V de l'arrêté ministériel susmentionné, ne permet de garantir le niveau de qualité des contrôles techniques réalisés et aboutit à :

- ne pas assurer le bon fonctionnement des matériels du centre ;
- ne pas vérifier les compétences du contrôleur rattaché au centre ou à le former aux équipements du centre ;
- délivrer des procès-verbaux favorables pour des véhicules devant être mis en contre-visite et faire l'objet de réparations pour être conformes à la réglementation ;
- délivrer des procès-verbaux présentant des erreurs manifestes qui permettent à des propriétaires de se soustraire à leurs obligations réglementaires ;
- délivrer des faux procès-verbaux à des véhicules ;
- laisser circuler des véhicules susceptibles d'engendrer une atteinte à l'environnement et pouvant d'être dangereux pour les propriétaires ou plus généralement pour les usagers de la route ;

Considérant que pour expliquer ces erreurs, anachronismes et incohérences, Monsieur Mohammed AHECHOU se borne à invoquer :

- sa très grande rapidité d'exécution ;
- des dysfonctionnements techniques lors de la transmission par wifi de certaines données ;
- un défaut de maîtrise des logiciels ;
- le mauvais fonctionnement des véhicules qui lui sont confiés, en particulier pour ce qui concerne les totalisateurs kilométriques ;
- des défauts ponctuels d'inattention ;

Considérant que les réponses et justifications apportées ne permettent pas de laisser à penser à une amélioration de la qualité des contrôles techniques réalisés dans le centre de contrôle technique AHECHOU et Fils ;

Considérant que le contrôle technique des véhicules est une activité réglementée encadrée par des textes réglementaires stricts et précis, que le titulaire d'un agrément de contrôleur a obligations de respecter dans le cadre de son activité ;

Considérant que le contrôle technique des véhicules concourt à la sécurité routière et à la protection de l'environnement et qu'il importe que cette activité soit exercée dans le respect de la réglementation qui l'encadre ;

Considérant que les pratiques du centre de contrôle technique AHECHOU et Fils ont pour effet de maintenir en circulation des véhicules susceptibles de porter atteinte à l'environnement et de ne pas présenter les garanties de conformité imposées par le code de la route, mettant en péril la sécurité des propriétaires et celles des autres usagers de la route ;

Considérant que l'article 17-1 de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes dispose en tout état de cause que l'agrément d'un centre de contrôle peut être retiré ou suspendu conformément aux dispositions du IV de l'article R. 323-14 du code de la route si les conditions de bon fonctionnement des installations ou si les prescriptions qui leur sont imposées par la réglementation ne sont plus respectées ;

Sur proposition de la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,

DECIDE

Art 1. L'agrément du centre de contrôle technique AHECHOU et Fils, n° S051S088 est suspendu pour une durée de 6 mois

Art 2. La suspension prévue à l'article premier s'applique du 1er avril 2018 au 30 septembre 2018 inclus.

Art 3. La présente décision de suspension est notifiée à Monsieur Mohammed AHECHOU, gérant du centre de contrôle technique AHECHOU et Fils (agrément n° S051S088), au réseau auquel le centre de contrôle est rattaché et à l'organisme technique central.

Art 4. La présente décision pourra faire l'objet, dans un délai de 2 mois suivant sa notification :

- d'un recours gracieux auprès des services préfectoraux, à l'adresse suivante : M. le Préfet de la Marne, Direction de la réglementation et des libertés publiques, 1 rue de Jessaint, CS 50431 - 51036 Châlons-en-Champagne ;

- d'un recours hiérarchique auprès de Madame la Ministre en charge des transports : Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, Direction générale de l'énergie et du climat, Sous-Direction de la sécurité et des émissions de véhicules (SD6) – Tour Séquoia, 92055 LA DEFENSE cedex ;

- d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Châlons-en-Champagne.

Art 5. Monsieur le Préfet de la Marne et Madame la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et de du Logement, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision qui fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département de la Marne.

Fait à Châlons-en-Champagne, le 14 MAR. 2018
Pour le Préfet de la Marne et par délégation,

Le Directeur Régional Adjoint

Laurent DARLEY

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA MARNE

DECISION

de suspension d'agrément à l'encontre de monsieur Mohammed AHECHOU, contrôleur agréé (agrément n° 051S1096), contrôleur rattaché au centre de contrôle technique Ahechou et Fils (agrément n° S051S088), 1 rue Oradour à Châlons-en-Champagne

Le Préfet du département de la Marne,

VU le code de la route et notamment ses articles L 323-1 et suivants, et R 323-6 et suivants ;

VU l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2016 portant délégation de signature en faveur de Madame Emmanuelle Gay, Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et de du logement de la région Grand Est ;

VU l'arrêté préfectoral du 30 juin 2017 portant sub-délégation de signature pour le département de la Marne ;

VU l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes, notamment son article 13-1 ;

Vu l'agrément n° 051S1096, délivré le 05 décembre 2013 par le Préfet de la Marne, à M. AHECHOU Mohammed ;

VU le rapport du 18 décembre 2017 établi par les agents de la DREAL Grand Est chargés de la surveillance administrative des centres de contrôle et des contrôleurs ;

VU les réponses apportées par le centre de contrôle technique AHECHOU et Fils et le contrôleur Mohammed AHECHOU par courrier du 25 janvier 2018 ;

Considérant qu'à l'occasion d'un contrôle sur pièces de l'activité de contrôleur technique de Monsieur Mohammed AHECHOU, les agents de la DREAL ont procédé à la vérification d'environ 60 procès-verbaux de visites techniques émis par Monsieur Mohammed AHECHOU entre le 1er janvier 2017 et le 26 septembre 2017 et ont constaté de nombreuses anomalies, en particulier :

- l'absence des mesures du taux de rabattement des feux de croisement sur 3 procès-verbaux de contre-visites alors que les véhicules associés à ces documents avaient fait l'objet précisément d'une contre-visite concernant ce point ;
- des relevés kilométriques inadéquats entre des procès-verbaux relatifs à la visite technique périodique et la contre-visite pour 9 véhicules ;
- des incohérences manifestes dans les données d'identification (numéro de châssis ou marque du véhicule) entre la visite périodique et la contre-visite pour 3 véhicules ;
- l'émission de 13 procès-verbaux de contre-visite sans que le contrôleur ait procédé à l'ensemble des contrôles prévus par les articles 8 et l'annexe I de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé, puisqu'il n'en avait matériellement pas le temps au regard des heures de début et de fin du contrôle qu'il a déclarées sur son terminal de saisie portable
- la réalisation le 13 juin 2017 de deux visites techniques périodiques sur un même véhicule, le premier contrôle technique favorable finalisé à 9h10 mentionnant sur le procès-verbal un kilométrage de 283800 km et 11 défauts non soumis à contre-visite, et le deuxième contrôle technique débutant à 15h36 mentionnant sur le procès-verbal un kilométrage de 216532 km et 26 défauts dont certains soumettant le véhicule à contre-visite ;
- la réalisation le 3 juin 2017 d'une visite technique périodique concomitamment à la réalisation d'une contre-visite ;

Considérant l'absence du taux de rabattement des feux de croisement sur 3 procès-verbaux de contre-visite émis par monsieur Mohammed AHECHOU, en infraction avec les prescriptions de l'article 6 de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé qui prévoit que le procès-verbal de contrôle technique mentionne le résultat des mesures relevées au cours des essais ; considérant que ces véhicules ont été mis en contre-

visite sur ce défaut car ils présentaient un danger pour les propriétaires et les usagers de la route ; considérant de ce fait, qu'une attention particulière aurait dû être portée par monsieur Mohammed AHECHOU sur la conformité des résultats avant de viser les procès-verbaux ; considérant que l'absence de traçabilité des mesures interdit toute vérification a posteriori et introduit un doute sur la réalisation des mesures, et que quand bien même elles l'auraient été, leur conformité n'est pas avérée ;

Considérant les écarts relevés sur les compteurs kilométriques de 9 véhicules ;

- considérant que pour 4 des 9 véhicules, monsieur Mohammed AHECHOU a indiqué, par courrier du 25 janvier 2018, « *que soit les véhicules concernés restaient au garage entre la visite et la contre-visite, d'où l'explication d'un kilométrage identique, soit les compteurs des véhicules ne fonctionnaient pas* » ; considérant qu'en application des annexes II et VII de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié, il est interdit à monsieur Mohammed AHECHOU d'exercer une quelconque activité dans la réparation ou le commerce automobile dans l'enceinte du centre ; considérant que lors de la réunion contradictoire monsieur AHECHOU Mohammed a contredit ses propos écrits du 25 janvier 2018 en mentionnant que les compteurs des 4 véhicules susmentionnés ne fonctionnaient pas et que les véhicules n'avaient pas stationné dans l'enceinte du centre ; considérant que pour 2 des 4 véhicules susmentionnés, dont les délais entre la visite et la contre-visite se sont échelonnés entre 16 et 38 jours, le kilométrage des 2 véhicules entre les deux contrôles est resté inchangé ; considérant que pour les 2 autres véhicules susmentionnés, dont les délais entre la visite et la contre-visite se sont échelonnés entre 17 et 22 jours, le kilométrage des véhicules entre les deux contrôles a évolué d'un kilomètre ;
- considérant que pour 4 autres des 9 véhicules, les kilométrages des véhicules ont évolué à la baisse entre la visite et la contre-visite ;
- considérant que pour 1 des 9 véhicules, monsieur Mohammed AHECHOU aurait en outre connu, sans pouvoir le démontrer, un dysfonctionnement dans la transmission des données entre les différents équipements du centre qui a abouti à ne pas notifier les mesures d'éclairage (taux de rabattement des feux de croisement) et les mesures de pollution sur le procès-verbal de contre-visite ;

Considérant que les éléments présentés introduisent un doute sérieux sur les activités réalisées par monsieur Mohammed AHECHOU et sur la conformité de ses contrôles techniques au sein du centre de contrôle technique ;

Considérant que monsieur Mohammed AHECHOU a indiqué sur un procès-verbal de contrôle technique d'une camionnette que le type du prochain contrôle technique du véhicule était « visite technique périodique » (à effectuer sous dans délai de 2 ans) alors qu'il s'agissait, en application de l'article R 323-22 du code de la route, d'une « visite technique complémentaire » (visite technique périodique à effectuer dans un délai d'un an) ; considérant que cette mention erronée sur le procès-verbal est une infraction aux prescriptions de l'article 6 et de l'annexe II de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé qui prévoient le type du prochain contrôle technique parmi les informations obligatoires figurant sur le procès-verbal de contrôle technique ; considérant, qu'après investigations complémentaires, le logiciel informatique utilisé sur le centre par monsieur Mohammed AHECHOU génère des alertes, en cas de changement de genre du véhicule, nécessitant la validation du contrôleur ; considérant qu'après investigations complémentaires, il s'avère qu'au moins 11 autres procès-verbaux ont fait l'objet, par monsieur Mohammed AHECHOU, en 2017 d'une telle modification de genre ; considérant que, quand bien même il s'agirait d'erreurs de saisie dans le logiciel, validées plusieurs fois par monsieur Mohammed AHECHOU, la vérification des procès-verbaux, en application de l'article 6 de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991, aurait dû lui permettre de se rendre compte des non-conformités réglementaires ; considérant que ce manquement relevé soustrait le véhicule à la visite technique complémentaire portant sur son niveau de pollution, ce qui, outre l'impact potentiel sur la protection de l'environnement, favorise le propriétaire du véhicule qui voit le délai du prochain contrôle technique passer de 1 an à 2 ans ;

Considérant que les procès-verbaux de visite technique périodique et de contre-visite associés au véhicule immatriculé EI-501-ER mentionnent un numéro de châssis différent ; considérant que le contrôleur agréé a obligation de relever et de saisir successivement sur le logiciel informatique du centre les caractères inscrits sur le certificat d'immatriculation (17 dans le cas précis de ce véhicule), sur la plaque « constructeur » et sur la frappe à froid du véhicule, en application de l'article 5 et de l'annexe I de l'arrêté ministériel susvisé ; considérant que le procès-verbal de la contre-visite comporte 3 fois la même erreur, à savoir une lettre en moins ; considérant qu'il est impossible que le véhicule ait fait l'objet d'une modification de la frappe à froid et de la plaque constructeur ; considérant que la probabilité de se tromper 3 fois de manière identique dans la lecture et la saisie d'une série de 17 caractères sur 3 supports différents est quasi-nulle; considérant que quand bien même monsieur Mohammed AHECHOU aurait appliqué correctement les prescriptions réglementaires en relevant l'ensemble des caractères susmentionnés sur les 3 supports du véhicule lors de la visite technique périodique, le véhicule présenté en contre-visite 5 jours plus tard ne pouvait pas être identique à celui présenté lors de la visite technique et monsieur Mohammed AHECHOU n'aurait alors pas dû délivrer le procès-verbal de contre-visite ; Considérant de ce fait que monsieur Mohammed AHECHOU a établi un procès-verbal de contrôle technique mentionnant un numéro de châssis du véhicule ne correspondant pas au véhicule contrôlé, en infraction avec les prescriptions de l'article 5 et de l'annexe I de l'arrêté ministériel susvisé ;

Considérant que la réalisation de 13 contre-visites réalisées dans des délais s'échelonnant d'une minute et 7 secondes à 5 minutes et 19 secondes nécessite des opérations d'ouverture et fermeture des ouvrants, de saisie des caractères d'identification des véhicules tels que décrits ci-avant, la vérification de la présence, de l'état et du bon fonctionnement de nombreux équipements, l'utilisation de matériels de contrôle, de mesure et/ou de levage, le transfert du véhicule pour le positionner dans les différentes zones de contrôle ; considérant en outre que certains des procès-verbaux associés à ces contre-visites ne sont pas conformes aux exigences réglementaires (absence des valeurs du taux de rabattement des feux de croisement), présentent des incohérences et écarts sur le kilométrage et sur le numéro de châssis des véhicules contrôlés par monsieur Mohammed AHECHOU ; considérant que monsieur AHECHOU Mohammed n'a pas pu réaliser, dans les délais mentionnés, les 13 contre-visites en vérifiant les points réglementaires adéquats mentionnés dans l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé ; considérant que la non-vérification des points de contrôles réglementaires pour des véhicules en contre-visite est particulièrement grave et peut aboutir à maintenir en circulation, pendant 2 ans, des véhicules dangereux pour les propriétaires et plus généralement pour les usagers de la route ;

Considérant les deux procès-verbaux émis le 13 juin 2017 par monsieur AHECHOU Mohammed suite à la réalisation de deux visites techniques pour le véhicule immatriculé CL 293 QE ; considérant qu'il est impossible qu'un véhicule présentant le même kilométrage satisfasse le matin aux prescriptions réglementaires de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 susvisé et soit non conforme dans l'après-midi ; considérant l'absence d'explications émises par monsieur AHECHOU Mohammed ; considérant qu'au moins 1 des 2 procès-verbaux identifiés ne correspond pas au véhicule Renault immatriculé CL 293 QE et a été indûment délivré par monsieur AHECHOU Mohammed à un autre véhicule ;

Considérant la concomitance le 3 juin 2017 d'une visite technique périodique et d'une contre-visite ; considérant l'article 5 de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié stipulant que « *la réalisation simultanée de plusieurs contrôles (contrôle technique périodique, contrôle complémentaire, contre-visite ou contre-visite complémentaire) par un même contrôleur est interdite* » ; considérant les réponses apportées par courrier du 5 octobre 2017 et confirmées par courrier du 25 janvier 2018, indiquant « *voulant abandonner le premier contrôle pour réaliser la visite complémentaire, j'ai par inadvertance choisi l'option "suspendre le contrôle". Action qui nous était permise jusqu'en mars 2017, au lieu de "abandonner" le contrôle* » et ajoutant « *j'insiste sur le fait que je ne l'ai pas fait volontairement, sûrement un réflexe d'habitude qui est resté* » ; considérant qu'au cours de la réunion contradictoire du 30 janvier 2018, monsieur Mohammed AHECHOU a contredit ses propos écrits du 25 janvier 2018 en indiquant qu'il connaissait la réglementation, s'était aperçu de son erreur mais qu'il ne savait pas régler techniquement l'anomalie avec le logiciel informatique utilisé sur le centre ; considérant qu'aucun élément apporté par monsieur Mohammed AHECHOU ne permet de démontrer que les deux contrôles n'ont pas été menés concomitamment ; considérant que la réalisation simultanée de 2 contrôles techniques ne permet pas de garantir la bonne réalisation des contrôles et peut conduire à laisser circuler des véhicules présentant un danger pour leur propriétaire et pour les autres usagers de la route ;

Considérant au final qu'il résulte de ces éléments que :

- le contrôleur Mohammed AHECHOU ne réalise pas tous les contrôles techniques conformément à l'arrêté du 18 juin 1991 modifié ;
- le contrôleur Mohammed AHECHOU ne respecte pas l'ensemble des prescriptions réglementaires qui ont abouti à la délivrance de son agrément ;
- les nombreuses erreurs relevées et leurs répétitions démontrent a minima une négligence fautive de la part du contrôleur Mohammed AHECHOU ;
- par ses pratiques, le contrôleur Mohammed AHECHOU est amené à délivrer des procès-verbaux favorables pour des véhicules qui auraient du être mis en contre-visite et faire l'objet de réparations pour être conformes à la réglementation ;

Considérant que pour expliquer ces erreurs, anachronismes et incohérences, Monsieur Mohammed AHECHOU se borne à invoquer :

- sa très grande rapidité d'exécution ;
- des dysfonctionnements techniques lors de la transmission par wifi de certaines données ;
- un défaut de maîtrise des logiciels ;
- le mauvais fonctionnement des véhicules qui lui sont confiés, en particulier pour ce qui concerne les totalisateurs kilométriques ;
- des défauts ponctuels d'inattention ;

Considérant que les justifications apportées ne permettent pas de laisser à penser à une amélioration de la qualité et de la pertinence des contrôles réalisés par Monsieur Mohammed AHECHOU ;

Considérant que le contrôle technique des véhicules est une activité réglementée et encadrée par des textes réglementaires stricts et précis, que le titulaire d'un agrément de contrôleur a obligation de respecter dans le cadre de son activité ;

Considérant que le contrôle technique des véhicules concourt à la sécurité routière et la protection de l'environnement et qu'il importe que cette activité soit exercée dans le respect de la réglementation qui l'encadre ;

Considérant que les pratiques de monsieur Mohammed AHECHOU ont pour effet de maintenir en circulation des véhicules susceptibles de porter atteinte à l'environnement et de ne pas présenter les garanties de conformité imposées par le code de la route, mettant en péril la sécurité des propriétaires et celles des autres usagers de la route ;

Considérant que l'article 13-1 de l'arrêté ministériel du 18 juin 1991 modifié relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes dispose en tout état de cause que l'agrément d'un contrôleur peut être retiré ou suspendu conformément aux dispositions du IV de l'article R. 323-18 du code de la route en cas de réalisation non conforme d'un contrôle technique, notamment dans les points à contrôler, les modalités et méthodes de contrôles, les formalités finales ou conclusions dans le résultat du contrôle technique.

Sur proposition de la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,

DECIDE

Art 1. L'agrément de contrôleur de Monsieur Mohammed AHECHOU, n° 051 S1096 est suspendu pour une durée de 6 mois

Art 2. La suspension prévue à l'article premier s'applique du 1er avril 2018 au 30 septembre 2018 inclus.

Art 3. La présente décision de suspension est notifiée à monsieur Mohammed AHECHOU, au gérant du centre de contrôle technique AHECHOU et Fils (agrément n° S051S088), au réseau auquel le centre de contrôle est rattaché et à l'organisme technique central.

Art 4. La présente décision pourra faire l'objet, dans un délai de 2 mois suivant sa notification :

- d'un recours gracieux auprès des services préfectoraux, à l'adresse suivante : M. le Préfet de la Marne, Direction de la réglementation et des libertés publiques, 1 rue de Jessaint, CS 50431 - 51036 Châlons-en-Champagne ;
- d'un recours hiérarchique auprès de Madame la Ministre en charge des transports : Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, Direction générale de l'énergie et du climat, Sous-Direction de la sécurité et des émissions de véhicules (SD6) – Tour Séquoia, 92055 LA DEFENSE cedex ;
- d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Châlons-en-Champagne.

Art 5. Monsieur le Préfet de la Marne et Madame la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et de du Logement, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision qui fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département de la Marne.

14 MAR. 2018

Fait à Châlons-en-Champagne, le
Pour le Préfet de la Marne et par délégation,

Le Directeur Régional Adjoint

Laurent DARLEY

⌦ Centre hospitalier universitaire de Reims

CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE REIMS

DDW/FE/JMR/LL/VM/2018-45

Décision portant attribution de compétences et délégation de signature

La Directrice Générale du Centre Hospitalier Universitaire de Reims,

- *VU le Code de la Santé Publique, et notamment les articles L.6143-7 et D.6143-33 à D.6143-35 ;*
- *VU le Décret du 24 février 2015 portant nomination de Madame Dominique DE WILDE en qualité de Directrice Générale du Centre Hospitalier Universitaire de REIMS.*

Décide :

Article 1 : Monsieur Laurent GUCCIONE, Directeur adjoint, est chargé des fonctions de Directeur de Projet de la reconstruction du nouvel hôpital.

Article 2 : Une délégation permanente de signature est donnée à Monsieur Laurent GUCCIONE pour toute décision qu'il peut être amené à prendre dans le cadre de l'astreinte de direction.

Article 5 : La présente décision sera communiquée au Conseil de Surveillance et fera l'objet de publication la rendant consultable.

Reims, le 22 février 2018

La Directrice Générale

Dominique DE WILDE

Toute correspondance
doit être adressée
impersonnellement à :
Madame la Directrice Générale
du C. H. U. de Reims
45, Rue Cognacq-Jay
51092 Reims Cedex

149186 02/2015