



**PRÉFET
DE LA RÉGION
RÉUNION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de la sécurité
de l'aviation civile océan Indien

Saint-Denis, le **12 FEV 2024**

Arrêté n° 263
relatif aux mesures de sûreté applicables
sur l'aérodrome de La Réunion-Roland Garros

Le préfet de La Réunion,

- Vu** le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le règlement (UE) n° 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le règlement (UE) n° 1254/2009 de la commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté ;
- Vu** le code des transports ;
- Vu** le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif au pouvoir des préfets, à l'organisation et à l'action de l'État dans les régions et les départements ;
- Vu** le décret du 20 juillet 2022 portant nomination de M. Jérôme FILIPPINI, préfet de la région Réunion, préfet de La Réunion ;
- Vu** l'arrêté du 7 janvier 2000 relatif à la répartition des missions de sécurité et de paix publiques entre la police nationale et la gendarmerie nationale sur l'emprise des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- Vu** l'arrêté n° 559 du 17 février 2009 relatif aux missions de contrôle de la sûreté par les services de l'État sur les aérodromes de Saint-Denis Gillot et Saint-Pierre Pierrefonds ;
- Vu** l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté du transport aérien ;
- Vu** l'arrêté du 7 juin 2011 autorisant le transfert de la concession de l'aérodrome de Saint Denis Gillot à la société Aéroport de La Réunion - Roland-Garros ;
- Vu** l'arrêté du 18 décembre 2019 modifié portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

- Vu** l'arrêté du 23 novembre 2021 du ministre de la transition écologique et du ministre de l'agriculture et de l'alimentation portant nomination de M. Jonathan GILAD, en qualité de directeur de la sécurité de l'aviation civile océan Indien ;
- Vu** la circulaire interministérielle du 28 avril 2021 NOR : INTK2111636 relative au renforcement des actions à mettre en œuvre contre les intrusions en zone côté piste des aéroports commerciaux ;
- Vu** l'avis du 7 mars 2023 du directeur régional des Douanes et des droits indirects à La Réunion ;
- Vu** l'avis du 23 mars 2023 du président du directoire de la société Aéroport de La Réunion - Roland-Garros, exploitant de l'aérodrome de La Réunion - Roland Garros ;
- Vu** l'avis du 31 mars 2023 du chef du service territorial de la police aux frontières de La Réunion en charge de l'aérodrome La Réunion – Roland Garros ;
- Vu** l'avis du 31 mars 2023 du colonel, commandant la gendarmerie de La Réunion ;
- Vu** l'avis du 31 mars 2023 de la cheffe du service de la navigation aérienne océan Indien (SNA OI) ;
- Vu** l'avis du 11 avril 2023 du général, commandant supérieur des Forces Armées de la Zone Sud de l'océan Indien ;

Considérant les recommandations du rapport du pôle analyse du risque pour l'Aviation civile (PARAC) du 20 février 2020 relatif à l'évaluation des vulnérabilités de la zone publique de l'aéroport de La Réunion-Roland Garros,

Sur proposition du directeur de la sécurité de l'aviation civile océan Indien,

ARRÊTE

Préambule :

En matière de sûreté de l'aviation civile, outre la réglementation européenne et nationale en vigueur, le présent arrêté précise les mesures spécifiques applicables sur cet aérodrome en application de l'article R.6341-9 du code des transports. Conformément à l'article R.6332-2 du même code, les pouvoirs de police exercés par le préfet ne s'appliquent pas pour la zone militaire de cet aérodrome.

Conformément aux articles R.6341-10, R.6332-7, R.6341-11 et R.6332-8 du code des transports, les mesures particulières d'application du présent arrêté (dont il est fait mention dans certains articles) sont prises par le directeur de la sécurité de l'aviation civile de l'océan Indien (DSAC-OI). Ces mesures particulières d'application font l'objet d'une diffusion restreinte aux personnes ayant à en connaître par la DSAC-OI.

SOMMAIRE :

TITRE I : LIMITES ET ZONE DE L'AÉRODROME.....	4
Article 1 ^{er} : Zone côté piste	4
Article 2 : Zone côté ville.....	4
Article 3 : Secteurs de sûreté.....	5
Article 4 : Secteurs fonctionnels	5
Article 5 : Surveillance et protection des zones de sûreté.....	6
Article 6 : Vigilances des utilisateurs des zones de sûreté	6
TITRE II : DISPOSITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS AUX ZONES DE SÛRETÉ.....	6
Article 7 : Autorisation d'accès des personnes	7
Article 8 : Accès en PCZSAR des personnes.....	7
Article 9 : Autorisation d'accès des véhicules.....	8
Article 10 : Accès en PCZSAR des véhicules	8
TITRE III : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES D'ACCÈS AUX ZONES DE SÛRETÉ	9
Article 11 : Dispositions particulières d'accès à la PCZSAR.....	9
TITRE IV : RÉPARTITION DES MISSIONS DE SÉCURITÉ ET DE PAIX PUBLIQUES ENTRE LA POLICE NATIONALE ET LA GENDARMERIE NATIONALE	9
Article 12 : Répartition des missions de sécurité et de paix publiques sur l'aérodrome.....	9
Article 13 : Mesures de protection et de surveillance en zone côté ville.....	9
TITRE VI : SANCTIONS.....	10
Article 14 : Constatation des manquements et sanctions.....	10
Article 15 : Sanctions administratives.....	10
Article 16 : Sanctions pénales	11
TITRE VIII : DISPOSITIONS FINALES	11
Article 17 : Abrogation	11
Article 18 : Exécution et publicité	11
ANNEXES.....	12
Annexe 1 : Limites de la PCZSAR.....	12
Annexe 2 : Accès communs, accès privatifs au côté piste	13

TITRE I : LIMITES ET ZONES DE L'AÉRODROME

L'emprise du domaine public aéronautique de l'aérodrome est constituée de l'ensemble des terrains nécessaires à son activité qui est divisé en deux zones : une zone côté piste et une zone côté ville.

Article 1^{er} : Zone côté piste

On entend par « côté piste », l'aire de mouvement et la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents d'un aéroport dont l'accès est réglementé. Il se compose notamment des zones définies ci-après :

Article 1-1 : Partie critique de zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR)

La zone de sûreté à accès réglementé est une zone du côté piste où, en plus de l'accès réglementé, des normes de sûreté aéroportuaires fixées par ce statut sont appliquées. L'ensemble de cette zone a le statut de « partie critique » au sens de la réglementation européenne.

Les limites de cette zone figurent en annexe I.

Tout changement affectant les limites de cette zone est soumis à l'autorisation du préfet et induit le cas échéant la mise à jour de cette annexe.

Article 1-2 : Lieux à usage exclusif (LUE)

Un lieu à usage exclusif est une zone privative située en côté piste et occupée par une entité disposant du statut d'occupant de lieu à usage exclusif délivré par le préfet.

La création et les normes de sûreté spécifiques applicables aux LUE sont définies par arrêté préfectoral.

A défaut de dispositions spécifiques, les normes de sûreté aéroportuaires de la PCZSAR y sont appliquées. L'objectif est notamment de pouvoir limiter la circulation des personnes et des véhicules considérés à cette zone.

Article 1-3 : Zones délimitées (ZD)

Une zone délimitée est une zone de sûreté à accès réglementé définie par arrêté préfectoral, pour laquelle, en plus de l'accès réglementé, des normes de sûreté aéroportuaires spécifiques fixées par ce statut sont appliquées distinctement de la PCZSAR.

Article 1-4 : Accès communs, accès privés

L'ensemble des points de passage de personnes, véhicules, fret ou bien du côté ville au côté piste sont des accès communs ou accès privés.

Les accès communs et les accès privés autorisés sont listés en annexe II. La mise en œuvre des mesures de sûreté associées incombe à l'exploitant d'aérodrome ou l'entité exploitant l'accès.

Ainsi toute ouverture, modification ou fermeture d'un accès est soumis à l'autorisation du préfet et induit le cas échéant la mise à jour de cette annexe.

Article 2 : Zone côté ville

On entend par « côté ville », les parties de l'aéroport, y compris la totalité ou une partie des terrains et des bâtiments adjacents, qui ne se trouvent pas du côté piste.

Article 3 : Secteurs de sûreté

Afin de limiter au strict nécessaire le nombre de personnes susceptibles de pénétrer dans des secteurs sensibles, l'accès en PCZSAR est subordonné à une autorisation spécifique inscrite sur le titre de circulation.

Elle comprend les secteurs de sûreté suivants :

Article 3-1 : Secteur Avion (A)

Le secteur « A » comprend la totalité de l'intérieur de l'aéronef (cabine, poste de pilotage, soutes en l'absence de bagages et de fret, et autres compartiments extérieurs), ainsi que les abords immédiats de celui-ci.

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

Article 3-2 : Secteur Bagages (B)

Le secteur « B » comprend les lieux de sécurisation, de tri et de stockage des bagages de soute au départ et en correspondance et, le cas échéant, la salle de tri des bagages ; les chariots ou tout autre moyen de transport utilisé font partie du secteur B lors de l'acheminement des bagages entre ces salles et de ces salles à l'aéronef.

Article 3-3 : Secteur Fret (F)

Le secteur « F » comprend la zone de conditionnement et de stockage du fret au départ ; les chariots ou tout autre moyen de transport utilisés font partie du secteur F lors de l'acheminement du fret de la zone de conditionnement et de stockage vers l'aéronef.

Article 3-4 : Secteur Passagers (P)

Au départ, le secteur « P » comprend, les zones d'attente et de circulation des passagers entre les postes d'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine et l'aéronef. Il s'agit en particulier des salles d'embarquement et de la zone d'enregistrement, si le contrôle de sûreté est réalisé en amont de celle-ci.

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

À l'arrivée, ce secteur comprend les zones de circulation des passagers depuis l'aéronef jusqu'aux dispositifs anti-remontée de flux.

Article 4 : Secteurs fonctionnels

Afin de limiter au strict nécessaire le nombre de personnes susceptibles de pénétrer dans des secteurs sensibles, l'accès en PCZSAR est subordonné à une autorisation spécifique inscrite sur le titre de circulation. Elle comprend les secteurs fonctionnels suivants :

Article 4-1 : Secteur Manœuvre (MAN)

Il s'agit de la partie de l'aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface à l'exclusion de l'aire de trafic.

Les routes de services situées côté piste donnant un accès direct à l'aire de manœuvre sont associées à l'aire de manœuvre.

L'aire de manœuvre comprend les pistes, les voies de circulation avion et leurs dégagements associés ainsi que toutes les aires opérationnelles (aires critiques, aires sensibles, etc.).

Les limites de ce secteur sont précisées autant que de besoin par l'exploitant d'aérodrome.

Article 4-2 : Secteur Trafic (TRA)

Il s'agit des aires aménagées pour permettre le stationnement des aéronefs aux fins d'embarquement ou de débarquement de voyageurs, de chargement ou de déchargement de la poste, du fret, de l'avitaillement ou de la reprise de carburant, de stationnement ou d'entretien.

La limite entre les aires de trafic et l'aire de manœuvre est matérialisée par une ligne de peinture blanche appelée ligne de sécurité.

Les routes de services situées côté piste ne donnant pas un accès direct à l'aire de manœuvre sont associées à l'aire de trafic.

Les limites de ce secteur sont précisées autant que de besoin par l'exploitant d'aérodrome.

Article 4-3 : Secteur Zone délimitée (ZD)

Chaque ZD définie constitue un secteur fonctionnel propre.

Article 4-4 : Secteur Lieux à usage exclusif (LUE)

Chaque LUE défini constitue un secteur fonctionnel propre.

Article 4-5 : Secteur Navigation (NAV)

Il s'agit des installations techniques et réseaux associés permettant l'aide à la navigation aérienne.

Article 5 : Surveillance et protection des zones de sûreté

Les mesures de protection et de surveillance de la PCZSAR font l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique qui définit les modalités de mise en œuvre, par l'exploitant, des rondes et patrouilles, en coordination avec les services compétents de l'État.

Article 6 : Vigilances des utilisateurs des zones de sûreté

Toute personne physique titulaire d'une carte d'identification aéroportuaire permanente peut, en cas de doute, réaliser une vérification de la validité de la carte d'identification aéroportuaire portée par toute personne se trouvant dans les zones de sûreté à accès réglementé.

La vérification porte en particulier sur la date de validité, la photo, la zone et les secteurs pour lesquels le titre est valide.

Toute personne physique doit répondre à cette sollicitation.

Si la personne ne présente pas une autorisation valide, ou qu'un doute subsiste, le contrôleur ayant réalisé l'inspection en informe sans délai le service territorial de la police aux frontières ou la brigade de gendarmerie des transports aériens.

TITRE II : DISPOSITIONS GÉNÉRALES D'ACCÈS AUX ZONES DE SÛRETÉ

Article 7 : Autorisation d'accès des personnes

L'accès des personnes à la PCZSAR est conditionné à la raison légitime de s'y trouver ainsi qu'à la détention de l'une des autorisations prévues par l'alinéa 1.2.2.2 de l'annexe 1 du règlement européen (UE) n° 2015/1998.

L'accès des personnes autres que les passagers à la PCZSAR est subordonné à la possession et à la présentation :

- d'une carte d'identification aéroportuaire (CIA) permanente, temporaire ou « accompagné », délivré par le préfet, ou
- d'une carte d'identification aéroportuaire délivré par le ministre chargé des Transports, ou
- pour le personnel navigant, d'une autorisation d'accès prévue au point 1.2.2.2 et 1.2.2.3 du règlement européen n° 2015/1998, ainsi qu'une raison légitime de s'y trouver.

La CIA est délivrée aux personnes remplissant les conditions suivantes :

- Justifier de l'habilitation mentionnée à l'article L.6342-3 du code des transports ;
- Justifier d'une activité dans la PCZSAR ;
- Justifier d'une activité dans les secteurs (sûreté et fonctionnels) sollicités ;
- Justifier de la formation prévue au point 11.2.6.2 du règlement européen (UE) n° 2015/1998, ou équivalent ;
- Disposer d'une autorisation d'activité valide accordée par l'exploitant d'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome a en charge l'édition des CIA délivrées par le préfet. A ce titre, il mentionne, le cas échéant, sur les autorisations d'activités les secteurs sûreté et/ou fonctionnels correspondant à la zone géographique de l'activité autorisée.

Les caractéristiques des CIA ainsi que les modalités de leur délivrance, de leur gestion et de leur restitution sont définies en mesures particulières d'application par le DSAC-OI.

Article 8 : Accès en PCZSAR des personnes

Toute personne, autre que les passagers, est soumise à un contrôle d'accès qui résulte de l'adéquation entre l'identité du porteur et la validité de son accréditation.

En cas de suspicion lors du contrôle d'accès, il est fait appel au service compétent de l'État mandaté, pour effectuer la levée de doute et le cas échéant prendre les mesures adaptées à la situation.

Article 8-1 : Contrôle de la validité de l'autorisation d'accès

En présence d'un dispositif de lecture automatisée, celui-ci vérifie la validité de l'autorisation d'accès à la zone et aux secteurs associés. Il s'agit du moyen primaire à employer pour le contrôle d'accès, lorsque cet équipement est disponible sur l'accès concerné, y compris pour les services compétents de l'État, à savoir le service territorial de la police aux frontières (STPAF), la brigade de gendarmerie du transport aérien (BGTA) et la direction régionale des douanes et des droits indirects (Douanes).

En l'absence d'un équipement disponible de contrôle automatisé, une personne physique dûment autorisée vérifie par un examen visuel, la validité de l'autorisation d'accès à la zone et aux secteurs associés. Pour les cartes d'identification aéroportuaire (CIA), cet examen visuel implique également la vérification que la CIA présentée ne figure pas sur la liste des titres invalidés.

Article 8-2 : Vérification de l'adéquation au porteur

Cette vérification peut être faite de manière automatisée ou de manière visuelle.

La vérification automatisée consiste en le rapprochement automatisé entre les données biométriques contenues dans la carte d'identification aéroportuaire et l'empreinte digitale présentée par le porteur.

L'exploitant ou l'entité opérant l'accès doit prévoir une procédure de vérification de la validité de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé afin d'éviter l'accès d'une personne non autorisée en cas de panne de cette technologie (mode dégradé).

La vérification visuelle consiste en le rapprochement entre les éléments portés sur l'autorisation d'accès et ceux figurant sur l'un des documents en cours de validité suivants effectué par une personne physique dûment autorisée :

- Passeport ;
- Carte nationale d'identité ;
- Titres de séjour ;
- Permis de conduire, avec photographie du titulaire exploitable ;
- Pour les personnels titulaires d'une CIA uniquement, une carte professionnelle, pour autant qu'elle comporte une photographie du titulaire, qu'elle mentionne son nom et son prénom ainsi que la raison sociale de l'entreprise l'employant.

Concernant les personnes présentant une carte d'identification aéroportuaire (CIA) «accompagné», l'adéquation au porteur est considérée comme satisfaite à la suite du processus de remise de la CIA « accompagnée » par le service compétent de l'Etat pour l'accès en PCZSAR ou l'agent de sûreté pour l'accès en LUE. En outre, il est vérifié que l'accompagnement est assuré par une personne désignée dans l'autorisation d'accès accompagné et détentrice d'une CIA permanente sans escorte.

Concernant les personnes présentant une carte d'identification aéroportuaire (CIA) «temporaire», l'adéquation au porteur est effectuée sur la CIA permanente dont la personne est titulaire.

Article 8-3 : Inspection filtrage des personnes

L'inspection filtrage des personnes est réalisée conformément aux normes européennes et nationales en vigueur.

Article 9 : Autorisation d'accès des véhicules

L'accès des véhicules à la zone côté piste n'est autorisé qu'aux véhicules et engins ayant une raison légitime de s'y trouver et disposant d'un laissez-passer véhicule (LPV).

Les LPV sont délivrés par l'exploitant d'aérodrome pour les véhicules dès lors qu'un besoin opérationnel a été établi.

Les caractéristiques des LPV ainsi que les modalités de leur délivrance, de leur gestion et de leur restitution sont définies en mesures particulières d'application par le DSAC-OI.

Les véhicules et engins captifs, pour autant qu'ils soient utilisés exclusivement côté piste et ne soient pas immatriculés sont dispensés de LPV, sous réserve qu'ils portent une inscription extérieure indiquant qu'il s'agit de véhicules opérationnels utilisés sur cet aérodrome.

Article 10 : Accès en PCZSAR des véhicules

Article 10-1 : Contrôle d'accès

Avant d'autoriser l'accès d'un véhicule à la PCZSAR, le LPV doit être contrôlé afin de s'assurer qu'il est valable et concerne bien le véhicule présenté.

Le contrôle automatisé est le moyen primaire à employer pour le contrôle d'accès, lorsque cet équipement est disponible sur l'accès concerné, y compris pour les services compétents de l'État (STPAF, BGTA et Douanes).

Article 10-2 : Inspection filtrage

L'inspection filtrage des véhicules est réalisée conformément aux normes européennes et nationales en vigueur.

TITRE III : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES D'ACCÈS AUX ZONES DE SÛRETÉ

Article 11 : Dispositions particulières d'accès à la PCZSAR

Des dispositions particulières en matière d'autorisation d'accès, de contrôle d'accès et d'inspection filtrage sont définies en mesures particulières d'application par le DSAC-OI.

TITRE IV : RÉPARTITION DES MISSIONS DE SÉCURITÉ ET DE PAIX PUBLIQUES ENTRE LA POLICE NATIONALE ET LA GENDARMERIE NATIONALE

Article 12 : Répartition des missions de sécurité et de paix publiques sur l'aérodrome

L'application des dispositions définies par l'article 3 de l'arrêté du 7 janvier 2000 relatif à la répartition des missions de sécurité et de paix publiques entre la police nationale et la gendarmerie nationale sur l'emprise des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique est étendue à l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros.

Les missions de sécurité et de paix publiques sont donc assurées :

- par la police nationale dans la zone côté ville et dans la partie de la zone côté piste affectée au circuit des passagers ;
- par la gendarmerie nationale dans la zone côté piste, à l'exception de la partie de cette zone côté piste affectée au circuit des passagers.

Cette répartition ne doit faire obstacle ni à l'exécution par la police de ses missions en côté piste, ni à l'exécution par la gendarmerie de ses missions en côté ville.

TITRE V : DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES DE SÛRETÉ RELATIVES AU CÔTÉ VILLE

Article 13 : Mesures de protection et de surveillance en zone côté ville

L'accès à certains bâtiments, locaux ou installations se trouvant en côté ville ainsi que leurs voies de desserte, peut être réglementé pour des raisons relatives à la sûreté, à la douane, à la sécurité ou à l'exploitation, par l'autorité préfectorale sur proposition de la direction régionale des douanes, du service territorial de la police aux frontières, de la DSAC-OI ou de l'exploitant d'aérodrome.

Les zones ainsi définies sont appelées "Zone Publique Non Librement Accessible (ZPNLA)".

Elles comprennent *a minima* les zones suivantes :

- les salles de récupération des bagages par les passagers à l'arrivée ;
- les parties supérieures de l'aérogare accessibles par l'escalier Est (incluant notamment la salle de réception du 4ème étage) ;
- les locaux de l'exploitant d'aérodrome dans l'aérogare (situé au 3ème étage) ;
- le secteur du PARIF incluant les locaux professionnels situés au rez-de-chaussée de l'aérogare ;

- les linéaires véhicules professionnels du parvis de l'aérogare ;
- le dépôt pétrolier de l'avitailleur ;
- la centrale électrique de l'exploitant d'aérodrome.

Ces zones font l'objet de mesures de protection incluant la gestion des titres d'accès, la signalétique des contours, la restriction physique d'accès et la surveillance.

La définition de ces zones, les règles particulières d'accès et de circulation dans ces zones et les mesures de protection associées sont fixées dans les mesures particulières d'application du présent arrêté prises par le DSAC-OI.

En outre, un arrêté relatif aux rondes et patrouilles fixe les mesures de surveillance en côté ville.

TITRE VI : SANCTIONS

Article 14 : Constatation des manquements et sanctions

Les manquements aux dispositions du présent arrêté prises en application de l'article R.6341-9 du code des transports font l'objet de constats écrits dressés par les militaires de la gendarmerie, les fonctionnaires de la police nationale, les agents des douanes ainsi que par les fonctionnaires et agents spécialement habilités et assermentés à cet effet. Ils sont notifiés à la personne physique ou morale concernée et communiqués au préfet. Celle-ci dispose d'un délai d'un mois à compter de la date de notification du manquement pour faire valoir ses observations écrites ou orales auprès du préfet.

Article 15 : Sanctions administratives

Article 15-1 : Personnes physiques

En cas de manquements constatés aux dispositions du présent arrêté prises en application de l'article R.6341-9 du code des transports et à ses mesures particulières d'application, le préfet peut, après avis de la commission de sûreté ou du délégué permanent de la commission de sûreté :

- soit prononcer à l'encontre de la personne physique, auteur du manquement, une amende administrative d'un montant maximal de 750 euros ;
- soit suspendre l'autorisation ou le titre de circulation aéroportuaire pour une durée ne pouvant pas excéder 30 jours ;

Article 15-2 : Personnes morales

En cas de manquements constatés aux dispositions du présent arrêté prises en application de l'article R.6341-9 du code des transports et à ses mesures particulières d'application, le préfet peut, après avis de la commission de sûreté ou du délégué permanent de la commission de sûreté :

- prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant maximal de 7500 euros ;
- suspendre l'autorisation ou le titre de circulation aéroportuaire pour une durée ne pouvant pas excéder 30 jours ;

Ces plafonds peuvent-être doublés en cas de nouveau manquement de même nature, commis dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision du préfet.

L'exercice d'une activité industrielle, commerciale ou artisanale non-conforme aux activités visées dans l'autorisation peut entraîner le retrait immédiat de celle-ci par le préfet.

Article 16 : Sanctions pénales

Sans préjudice de l'application des dispositions régissant le cas des contraventions de grande voirie et le cas des contraventions au code de la route en zone côté ville, toute personne contrevenant aux dispositions du présent arrêté sera punie :

- de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe, lorsque l'infraction aura été commise à l'intérieur de la zone côté piste ou d'une zone non librement accessible au public dont l'accès est réglementé ;
- de l'amende prévue pour les contraventions de la 3^{ème} classe, lorsque l'infraction aura été commise en zone côté ville.

TITRE VIII : DISPOSITIONS FINALES

Article 17 : Abrogation

Les dispositions de l'arrêté préfectoral n° 2247 du 14 novembre 2016, relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros sont abrogées.

De même, la décision n° 0861 fixant les mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral n° 2247 susmentionné, ainsi que les dispositions définies pour l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros par l'arrêté n° 559, en date du 17 février 2009, relatif aux missions de contrôle de la sûreté par les services de l'État sont abrogées.

Article 18 : Exécution et publicité

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Il est également consultable à l'aérodrome de La Réunion-Roland Garros auprès du service accueil et sur le site internet de l'exploitant.

L'ensemble des plans à diffusion restreinte annexé au présent arrêté est consultable sur l'aérodrome de La Réunion - Roland Garros auprès de Direction de la sécurité de l'aviation civile océan Indien.

Le secrétaire général de la préfecture de La Réunion, la directrice de cabinet du préfet de La Réunion, le directeur territorial de la Police nationale de La Réunion, le colonel commandant la gendarmerie de La Réunion, le chef du service territorial de la Police aux frontières, le directeur régional des douanes et des droits indirects, le directeur de la sécurité de l'aviation civile de l'océan Indien sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet,



Jérôme FILIPPINI

Voies et délais de recours :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de La Réunion, sis 2^{ter} rue Félix Guyon, 97400 Saint-Denis, notamment par l'application « Télérecours citoyens » accessible à partir du site internet www.telerecours.fr, dans les deux mois à compter de sa publication.

ANNEXES

Annexe 1 : Limites de la PCZSAR

Les limites de la PCZSAR en aérogare sont représentées dans les plans APAX Niveau 0, APAX Niveau 1 et APAX niveau 2 pour les niveaux respectifs de l'aérogare passagers, dans les plans NAO Niveau 0, NAO Niveau 1 pour les niveaux respectifs de la nouvelle aérogare ouest (NAO) et le plan FRET MAG pour l'aérogare fret.

Les limites de la PCZSAR hors aérogare sont représentées dans un plan général du côté piste, puis dans sa partition d'Ouest en Est en 4 plans.

L'ensemble de ces plans sont disponibles sous format électronique à l'adresse :

surete.dsac-oi@aviation-civile.gouv.fr

Annexe 2 : Accès communs, accès privés au côté piste

Liste des accès communs au côté piste :

Les accès communs autorisés au côté piste sont ceux des plans de la PCZSAR listés ci-après ainsi que ceux permettant d'accéder en ZD (Cf arrêtés ZD).

Les numéros ci-après sont les références indiquées dans les plans de l'annexe I.

Lorsqu'un dispositif de contrôle d'accès et d'inspection filtrage est prévu dans le cadre normal d'exploitation de l'aérodrome, il est indiqué en colonne de droite.

1	PARIF général (permanent)
2	PARIF avitaillement
3	PARIF militaire
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	PARIF fret
13	PARIF courrier
14	
15	
16	
17	
18	PIF personnels et correspondance
19	
20	PIF passagers
21	

Liste des accès privés au côté piste

Les accès privés autorisés au côté piste sont ceux des plans de la PCZSAR listés ci-après ainsi que ceux permettant d'accéder en ZD (Cf arrêtés ZD).

Les numéros ci-après sont les références indiquées dans les plans de l'annexe I.

Lorsqu'un dispositif de contrôle d'accès et d'inspection filtrage est prévu dans le cadre normal d'exploitation de l'aérodrome, il est indiqué en colonne de droite.

100	PARIF exploité par Air Austral
-----	--------------------------------