



MINISTERIAL CONFERENCE ON AVIATION SECURITY AND FACILITATION IN AFRICA

WINDHOEK, NAMIBIA, 4-8 April 2016

Agenda item 2.2: L'amélioration de la sûreté de l'Aviation Civile en Afrique: point de vue de la CRASAC

(Présentée par CRASAC)

SUMMARY
Cette note présente l'état de la sûreté et de la Sûreté et de la Facilitation en Afrique, les défis majeurs et les progrès réalisés.
SUITE A DONNER: La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3.1

1. Rappel historique

1.1 La France a décidé dans les années 80, suite au crash du DC10 d'UTA dans le désert du Ténéré, de contribuer à l'amélioration de la sûreté de l'aviation civile en Afrique.

1.2 A cette fin elle a mis en place un réseau de correspondants, affectés dans 18 pays de l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique Centrale, des Comores et de Madagascar, en charge du renforcement des capacités dans le domaine de l'Aviation Civile, les Conseillers sûreté immigration (CSI).

1.3 En 1998 elle a décidé de créer une unité, la Cellule Régionale d'Assistance à la Sûreté de l'Aviation Civile, afin de coordonner et de renforcer l'action des CSI.

1.4 C'est cette unité, placée sous l'autorité de la Direction de la Coopération internationale du Ministère de l'Intérieur, que j'ai l'honneur de diriger aujourd'hui.

1.5 Depuis la création de ce réseau, la CRASAC et les CSI se sont attachés à répondre aux besoins exprimés par les autorités de l'Aviation civile, tant en ce qui concerne la mise en place d'un support réglementaire adapté, que dans le domaine de la formation.

1.6 Afin de renforcer cette action le Ministère des Affaires Etrangères français a décidé de mettre en place un Fonds de Soutien Prioritaire pluriannuel, doté de 1,5 millions d’Euros, qui a permis à la CRASAC d’accroître ses interventions et de multiplier notamment les stages de formation dans le domaine de la sûreté, destinés aux agents d’exécution, aux managers, aux spécialistes, formateurs et instructeurs. En résumé cette action d’ampleur a permis de former près de 4000 stagiaires de tous niveaux et de toutes compétences.

2. Un bilan contrasté: les forces et les faiblesses

2.1 Ayant été pendant 10 ans Directeur de la Sûreté d’Air France et ayant été à ce titre en charge de l’évaluation de la situation sur chacune des escales de la Compagnie, j’ai souhaité lors de ma prise de fonctions à la CRASAC il y a maintenant près de deux ans, faire le bilan de ces actions passées et en vérifier leur efficacité.

2.2 Force est de constater que l’énergie et les budgets consacrés à cette démarche n’ont pas été totalement couronnés de succès.

2.3 Certes, nous pouvons constater qu’aujourd’hui presque tous les Etats sont dotés du support réglementaire requis par l’OACI, que beaucoup d’experts africains sont aujourd’hui disponibles pour contribuer à l’évolution souhaitable, il n’en demeure pas moins que beaucoup d’aéroports ne sont toujours pas aux normes requises par les standards internationaux en matière de sûreté.

2.4 Cette situation, qui impose aux compagnies aériennes la mise en œuvre de mesures additionnelles, constitue un grand handicap voire un danger pour le développement du transport aérien pour les raisons suivantes:

- a. La mise en œuvre de mesures additionnelles, si elle permet de compenser les majeures déficiences observées dans la chaîne de traitement des passagers de leur bagage et du fret, ne permet toutefois pas d’atteindre le haut niveau de sûreté exigé par l’évolution récente du terrorisme aérien, je pense ainsi aux attentats récents contre les vols METROJET et DALLO AIRLINES.
- b. Le doublement des mesures a un coût qui se répercute sur le prix du billet d’avion, du transport du cargo, et qui constitue de fait un frein au développement du transport aérien sur votre continent.
- c. Elle complexifie la gestion des espaces aéroportuaires consacrés à la sûreté, ralentit les procédures d’embarquements, et constitue un désagrément pour les voyageurs. Elle nuit ainsi totalement à la mise en place de la facilitation requise par l’OACI.

2.5 Il importe donc aujourd’hui de réfléchir aux raisons de cet échec partiel afin de faire évoluer nos actions dans un sens destiné à l’obtention d’améliorations substantielles et pérennes.

3. Quels sont les freins identifiés à une amélioration consolidée de la sûreté?

3.1 La responsabilité est d’évidence partagée. En ce qui nous concerne, nous n’avons probablement pas su adapter nos actions aux besoins réels et aux contraintes locales. Nous avons ainsi multiplié les actions de coopération dans la totalité des pays situés dans notre zone d’action et nous nous sommes satisfaits de nos résultats statistiques, nombre de stages effectués, nombre de stagiaires formés, mais sans nous préoccuper réellement de la portée de ces actions.

3.2 Nous avons fait en quelque sorte du saupoudrage au lieu de nous consacrer plus intensivement aux pays les plus volontaires afin de leur apporter sur la durée la contribution nécessaire

à la mise en place de dispositifs destinés à durer. En quelque sorte nous avons papillonné et n'avons pas assuré le service après-vente.

3.3 Cet échec partiel peut être observé dans deux domaines d'actions que nous avons priorisé ces deux dernières années, à savoir l'imagerie radioscopique et la formation à la prévention de l'utilisation de MANPADS.

3.4 En ce qui concerne l'imagerie radioscopique, nous avons contribué à la mise en place dans les 18 pays où nous sommes présents d'un logiciel de formation et d'entraînement à l'imagerie radioscopique, et nous avons assuré parallèlement la formation de formateurs locaux et d'agents de sûreté.

3.5 Force est de constater que notre méthode n'a pas été efficace et que nous n'avons pas consacré suffisamment de temps à la mise en œuvre de cet outil car aujourd'hui seul un tiers des pays équipés utilise de façon régulière cet outil de formation initiale et d'entraînement des agents de sûreté. Par ailleurs trop peu de pays, malgré leur engagement initial, ont assuré le financement pourtant peu onéreux du renouvellement des licences du logiciel.

3.6 La situation est presque identique en matière de formation à la prévention du risque MANPADS. Cette dernière a en effet plusieurs objectifs:

1. Sensibiliser les responsables locaux à ce risque.
2. Les former à l'évaluation des vulnérabilités de leurs aéroports.
3. Leur permettre ainsi de rédiger un plan d'urgence destiné à répondre à une menace.

3.7 Là encore l'objectif final n'a pas été atteint, et nous n'avons que très peu de retours positifs sur la mise en place d'un plan d'urgence.

Ces deux exemples nous montrent que nous devons revoir notre façon de procéder afin non seulement de former, de soutenir, mais également d'assurer le suivi, je dirai même le service après-vente de nos actions.

3.8 C'est dans cet esprit que nous avons lancé avec un premier Etat un projet de mise en place d'un dispositif intégré de formation à l'imagerie radioscopique, de contrôle qualité et d'aide à la mise en place d'un dispositif de certification des agents. C'est un projet de longue durée, plus de 18 mois qui nous l'espérons permettra au pays partenaire de devenir parfaitement autonome en la matière. Nous espérons que d'autres pays pourront être intéressés par une telle démarche.

3.9 Il nous faut en effet absolument démontrer à nos autorités que nous pouvons faire mieux, et que notre action a un sens dans un monde frappé quotidiennement par le terrorisme.

3.10 Après avoir évoqué nos propres responsabilités je voudrais maintenant regarder avec vous, en tachant d'éviter la langue de bois, ce qui constitue un frein à l'amélioration de la sûreté.

Toutes ces raisons figurent dans l'énoncé du plan AFI SECFAL, mais j'insisterai sur deux d'entre-elles:

- a. La nécessité d'un engagement politique plus fort pour prioriser la sûreté et la facilitation.
- b. La nécessité du renforcement des pouvoirs de l'autorité compétente en matière de sûreté.

3.11 Jusqu'à il y a peu de temps la plupart des Etats ne s'estimaient pas concernés par le terrorisme, que l'on pensait, à tort, cantonné dans certaines zones, dans certains pays.

L'extension de la violence terroriste à de nombreux territoires montre aujourd'hui que nous pouvons tous être visés, que tous nos aéroports comme Charm El Cheick peuvent être visés et l'on peut

raisonnablement penser dès lors que l'autorité politique considérera désormais qu'il s'agit d'un sujet prioritaire.

3.12 La deuxième raison tient au problème d'organisation, de partage de responsabilité entre les services de l'aviation civile et les services régaliens chargés de la mise en œuvre des mesures. Pour l'avoir observé dans de nombreux pays, les Directeurs Généraux en charge de l'aviation civile ne sont pas en mesure d'assurer la surveillance requise, de mettre en place l'indispensable contrôle qualité, et ne peuvent de ce fait pas assurer la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires.

4. Quelles sont les pistes d'une réelle amélioration?

4.1 Je soumetts à votre réflexion plusieurs pistes:

- a. Une première voie pourrait s'inspirer de ce qu'a réalisé l'Union Européenne.
En effet en ce qui concerne la France, et je pense que nous ne sommes pas le seul pays européen dans cette situation, nous avons dû notre salut à l'Europe.
En effet alors que les services de Police aux frontières, de Gendarmerie des transports aériens, de Douanes, les aéroports et les compagnies aériennes renâclaient à appliquer de façon conforme les règlements européens en matière de sûreté, la mise en place d'une équipe d'auditeurs par la Commission européenne à l'efficacité redoutable, a contraint les Etats européens à confier à leur autorité de l'aviation civile les pouvoirs lui permettant de prendre les mesures correctives imposées par les conclusions des audits.
La DGAC française pouvait enfin dénoncer les déficiences des services régaliens et leur imposer les changements nécessaires.

Pourquoi ne pas vous doter vous aussi, d'un organe supranational de contrôle, qui légitimé par une convention passée entre vos Etats pourrait assurer cette surveillance de vos propres dispositifs.

Vous disposez déjà de la CAFAC, et d'organismes régionaux qui pourraient assurer le support de cet outil.

- b. La deuxième piste consisterait à créer une véritable motivation de vos partenaires des ministères de l'Intérieur et de la Défense et de leur faire prendre conscience de la nécessité d'une mise en conformité de la sûreté de l'aviation civile.

Vous êtes en charge de l'aviation civile, ils sont en charge de la lutte contre le terrorisme, il faut créer ou recréer le lien entre ce fléau et cette activité.

Nous réfléchissons côté français à vous accompagner dans cette démarche et d'organiser une conférence ministérielle traitant du terrorisme et de son impact sur l'aviation civile. Elle associerait de fait tous les départements ministériels intéressés.

- c. La troisième passe par l'externalisation de la mise en œuvre des mesures de sûreté

Nous avons effectué ce changement majeur en France dans la fin des années 90.

Pour avoir été responsable de la Police aux Frontières sur plusieurs aéroports et avoir vécu ce changement majeur, je peux vous assurer qu'il n'a eu que des vertus.

1. On a remplacé des policiers insuffisamment formés par des agents qualifiés et entraînés.
2. On a remplacé des fonctionnaires protégés par leur statut par des agents privés pouvant en cas de mauvaise performance être licencié.
3. On a remplacé des policiers qui coutaient chers par des agents privés dont le coût salarial était bien inférieur.

4. On a redonné aux policiers un rôle plus noble de supervision des mesures de sûreté.
5. On a pu créer le « corps » d'agent de sûreté : des personnels formés et contrôles en permanence ce qui n'était pas le cas des agents de l'Etat.
6. Mais l'avantage majeur c'est que l'autorité de l'aviation civile retrouve dans le cadre de la privatisation une meilleure maîtrise de l'ensemble du dispositif, Police et Gendarmerie devenant des partenaires dans la supervision du dispositif.

4.2 Dans une réunion sur la sûreté à laquelle j'avais été invité à Dakar il y a quelques années, on m'avait demandé ce que je pensais de l'externalisation. Etant à l'époque Directeur de la Sûreté d'Air France, je m'étais bien gardé d'une appréciation trop catégorique, et m'étais limité à dire que la vingtaine d'escale africaines ou Air France avait mis des mesures additionnelles concernant le contrôle des passagers, la seule où j'avais pu décider leur suppression était le seul aéroport dont la sûreté avait été externalisée.