



**DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ  
DE L'AVIATION (HLCAS/2)**

**Montréal, 29 et 30 novembre 2018**

**Point 3 : Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)**

**L'USAP-CMA ET L'APPROCHE FRANÇAISE D'ÉVALUATION  
DES MESURES DE SÛRETÉ**

(Note présentée par la France)

**NOTE D'INFORMATION**

**SOMMAIRE**

Cette note présente les propositions de la France pour améliorer le programme d'audits universels USAP-CMA de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation civile en partageant l'expérience tirée de son programme d'évaluation des aéroports.

**1. NÉCESSITE DE RÉFORMER LES AUDITS USAP-CMA**

1.1 L'évolution rapide du terrorisme ces dernières années et l'intérêt marqué de groupes radicaux pour l'aviation civile, comme en attestent les attaques récentes visant les aéronefs civils et les aéroports, nécessitent une élévation du niveau mondial de sûreté de l'aviation civile. Comme rappelé par la résolution 2309 du Conseil de sécurité de l'ONU, le transport aérien reste en effet l'une des cibles de prédilection des terroristes, ce qui impose une action résolue et vigoureuse de la part des États. Le lancement du Plan mondial sur la sûreté (GASeP) adopté par l'OACI s'inscrit pleinement dans cette démarche.

1.2 Toutefois, cette approche ne saurait se résoudre à des évolutions purement réglementaires. La vérification efficace de la mise en œuvre des mesures, tant pour garantir un haut niveau de sûreté que pour assurer la confiance entre les États, est indispensable. À ce titre, la réforme des audits USAP engagée en 2015 a conduit à des améliorations notables. Le travail réalisé par le groupe d'étude du Secrétariat de l'OACI sur l'USAP, qu'il convient de saluer, a permis de régler des problèmes d'adaptation du programme d'audits aux amendements successifs de l'Annexe 17. Malgré tout il existe souvent des écarts significatifs entre le résultat global (pourcentage de mise en œuvre effective) de certains audits d'États et le niveau réel de sûreté sur le terrain. Ce constat rend nécessaire un changement beaucoup plus ambitieux.

---

<sup>1</sup> Les versions française et anglaise sont fournies par la France.

1.3 En complément des documents présentés par les États membres de l'Union européenne et de la Conférence européenne de l'aviation civile et par le Secrétariat général, qui vont dans le bon sens, la France souhaite présenter son approche qui peut utilement inspirer les réflexions à venir sur ce sujet.

## 2. L'APPROCHE FRANÇAISE

2.1 Dans le respect du principe fondamental qui guide l'action de l'OACI « Aucun pays laissé de côté », le rôle des audits de l'OACI doit être de vérifier que les mesures réglementaires de base qui fondent la sûreté sont bien appliquées, concernant par exemple la protection périmétrique, le contrôle des passagers, de leurs bagages à main et de soute, du fret et des personnels qui travaillent dans les zones sensibles des aéroports.

2.2 Cependant, parce que la menace n'est pas homogène et varie largement selon les contextes, locaux, nationaux ou régionaux, des mesures renforcées peuvent s'avérer nécessaires.

2.3 En complément des audits USAP-CMA, la France conduit des évaluations des mesures de sûreté de certains aéroports de pays tiers à partir desquels son territoire est desservi par des vols directs. Ces évaluations, dans un contexte de menace terroriste élevé contre le transport aérien, permettent d'apporter les garanties nécessaires à la protection des vols vers la France et sont conduites en toute transparence et pleine coopération avec les autorités du pays concerné à qui il est systématiquement demandé l'accord préalable.

2.4 Ces évaluations sont guidées par une approche par le risque visant à déterminer de manière la plus concrète possible si les mesures de protection de l'aéroport concerné permettent de contenir les scénarios d'attaques terroristes jugés les plus crédibles contre le transport aérien à un moment donné et sur un aéroport donné. Cette approche vise à pouvoir se dégager d'une procédure de stricte conformité réglementaire, à tenir compte des dernières évolutions de la menace terroriste, et à prioriser les domaines d'évaluation sur les éléments les plus critiques.

2.5 Concrètement, ces évaluations se structurent autour :

- a) d'une analyse de l'organisation de la sûreté dans le pays ;
- b) d'entretiens avec tous les acteurs de la sûreté de la plateforme ; et surtout
- c) d'observations sur le terrain des mesures de sûreté mises en œuvre afin d'en évaluer la capacité à contrer les scénarios de menace identifiés sur l'aéroport concerné.

Les résultats de ces évaluations sont toujours partagés avec les autorités du pays.

2.6 À partir des résultats de ces évaluations, la France est alors en mesure :

- a) de recommander, si nécessaire, aux autorités du pays concerné et aux compagnies qui le desservent des évolutions opérationnelles de leurs dispositifs de protection sur un aéroport donné; et
- b) de proposer des actions de coopération ciblées sur les éventuelles vulnérabilités décelées.

2.7 Cette approche pragmatique fondée sur le partage des résultats et proposant des axes de coopération concrets permet de s’inscrire dans une démarche vertueuse.

2.8 Dans le cadre de la réflexion actuelle sur les objectifs et méthodes des audits USAP-CMA, cette approche par le risque avec une composante opérationnelle forte pourrait être utilement prise en compte par le secrétariat général de l’OACI.

— FIN —