



NOTE D'INFORMATION

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS)

Montréal, 12 – 14 septembre 2012

Point de l'ordre du jour 6 : Assurer la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation – équivalence

SURVEILLANCE ET CONTRÔLE DES MESURES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE : LE CHOIX DE L'EXTERNALISATION DES MESURES

(Note présentée par la France)

1. LE MODELE D'ORGANISATION FRANCAISE DE LA SURETE : LE CHOIX DE L'EXTERNALISATION

1.1 A la fin des années 1990, l'Etat français a fait le choix de l'externalisation des mesures de sûreté aéroportuares, afin notamment d'en assurer la soutenabilité. Dès lors le gestionnaire d'aérodrome a été chargé de l'application des mesures de sûreté imposées par la réglementation, en les mettant directement en œuvre ou en ayant recours à des entreprises privées spécialisées. Ce transfert de compétences s'est accompagné dans le temps d'une nécessaire professionnalisation du métier d'agent de sûreté aéroportuaire, passant par la création d'une législation spécifique et la construction d'un statut permettant la reconnaissance et la valorisation du métier (processus de recrutement, de formation, de certification, uniforme représentatif de la fonction...).

1.2 Cette stratégie a conduit l'autorité compétente en matière de sûreté à se doter d'une organisation particulière chargée de coordonner, surveiller et contrôler la conformité de l'application des mesures de sûreté.

2. L'AUTORITE COMPETENTE, ACTEUR INCONTOURNABLE DU PILOTAGE DE LA SURVEILLANCE

2.1 En France, le ministère chargé des transports est l'autorité compétente, au sens de la réglementation européenne (règlement (CE) n° 300/2008), en matière de sûreté aérienne. Rattachée à ce ministère, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) coordonne les différentes administrations concernées, prépare et met en œuvre la politique de l'Etat, et veille à son application par les différents acteurs et opérateurs du transport aérien.

2.2 Au sein de la DGAC, la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) constitue l'autorité de surveillance pour la sûreté de l'aviation civile. Acteur à part entière, elle pilote les actions de surveillance conduites par les différents services (audits, inspections et tests), outre ses propres contrôles. Elle coordonne donc l'action des différents services compétents de l'Etat impliqués dans le contrôle de l'application des mesures de sûreté mises en œuvre par les agents privés, soit la gendarmerie des transports aériens (GTA) placée auprès du DGAC, la police aux frontières (PAF) du ministre de l'intérieur et de façon plus ponctuelle la douane.

2.3 En charge du contrôle de la qualité de l'application de la réglementation au sein de la DGAC, la DSAC, direction opérationnelle dotée d'échelons délocalisés, travaille en étroite concertation avec la direction du transport aérien (DTA), direction régaliennne en charge de la définition de la politique en matière de sûreté, de l'édition de la réglementation ou de la doctrine et de l'élaboration et l'expression des positions françaises aux plans européen (UE, CEAC) et multilatéral (OACI).

3. DES SERVICE DE POLICE SPECIALISES DANS LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

3.1 Les deux services spécialisés dans l'exécution de missions en lien avec les activités aéroportuaires que constituent respectivement la GTA et la PAF sont des branches à part entière de la gendarmerie nationale pour l'un et de la police nationale pour l'autre. Emanation de services de police à compétence générale (police judiciaire, police administrative, ordre public), ils ont dû s'adapter afin de remplir des missions spécifiques liées au monde aéroportuaire, en particulier à la sûreté aérienne ainsi qu'aux acteurs économiques privés chargés de sa mise en œuvre.

3.2 Sur les principaux aéroports où sont alors présents à la fois les services de la PAF et de la GTA, le domaine de compétence général de la GTA est la zone côté piste, à l'exception de la zone dédiée à l'embarquement des passagers (postes d'inspection filtrage, salles d'embarquement, passerelle...) qui est de la compétence de la PAF.

4. LA POSITION SINGULIÈRE DE LA GTA, SERVICE DE POLICE À LA DISPOSITION DE LA DGAC

4.1 La GTA est une force de sécurité à statut militaire du ministère de l'intérieur. Sa singularité provient du fait qu'elle est placée pour emploi auprès du directeur général de l'aviation civile française. Ce statut particulier crée des liens étroits entre ces deux entités et une synergie unique au sein de l'administration française.

4.2 Cette position joue un rôle essentiel dans le processus de surveillance et le contrôle piloté par l'intermédiaire de la DSAC. Facilitant les échanges, elle a également contribué à favoriser la modernisation de la GTA, en particulier au travers de l'adaptation de la formation de ses personnels, en créant différents cursus répondant aux niveaux d'expertise recherchés (auditeurs, inspecteurs, contrôleurs) grâce au soutien de l'école nationale de l'aviation civile, afin de répondre à l'évolution permanente et complexe de la réglementation en matière de sûreté.

5. CONCLUSION

5.1 Le choix de l'externalisation de la mise en œuvre des mesures de sûreté ne s'est avéré possible que par la mise en place d'actions de surveillance non seulement efficaces de la part de l'autorité compétente mais efficaces en termes de coordination des services en charge. La mise à disposition auprès de la DGAC d'une force de sécurité intérieure à compétence générale, la gendarmerie des transports aériens, constitue en la matière une option à relever, susceptible d'intéresser d'autres Etats contractants.