



# LE ROLE DE L'EXPLOITANT D'AERODROME EN MATIERE DE SURETE

Bertrand EBERHARD, Adjoint au Délégué Général de l'Union  
des Aéroports Français



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

# SPECIFICITE DE L'AEROPORT .....

- Maillon essentiel de la chaîne du transport aérien dont chacun des acteurs est solidaire des autres
- Lieu de rencontre entre les aéronefs et les personnes (équipes, passagers, personnels...)
- Frontières côté ville - côté piste - zone de sûreté à accès réglementé - partie critique – zone délimitée

# .... ET DE SON GESTIONNAIRE

Les missions générales des exploitants concourent directement à la qualité de la sûreté du transport aérien

- en leur qualité d'aménageurs
- en leur qualité de prescripteur de règles d'exploitation
- en leur qualité de prestataires de services

Les exploitants sont associés de longue date à l'élaboration voire à l'exécution de la politique de sûreté du transport aérien:

- au plan national (UAF et ADP membres du CNS)
- au plan local (exploitants membres des CLS, COS)

**UNE SPECIFICITE  
RENFORCEE DEPUIS DE  
LONGUES ANNEES PAR  
UNE ACTION DESORMAIS  
DIRECTE EN MATIERE DE  
SURETE**

# Un tournant rendu nécessaire ....

- Par le renforcement, la multiplication et la systématisation des mesures de sûreté
- Par le refus et l'incapacité des services de l'Etat à y affecter les moyens requis
- Par l'efficacité accrue que les pouvoirs publics en attendent

# Mais qui ne modifie pas le régime de responsabilité...

Les exploitants d'aérodrome agissent:

- « sous l'autorité du titulaire du pouvoir de police » (articles 25 du cahier des charges d'ADP et 31 du cahier des charges des concessions des aérodromes d'Etat)
- « sous le contrôle des OPJ » (article L.6341-2 et L.6342-2 du code des transports)

Confirmation jurisprudentielle: cf décision du Conseil d'Etat du 9 mars 2005

- « (les) autorités (sont) légalement chargées de la responsabilité de cette mission »
- « l'Etat ne peut renoncer à la direction et au contrôle de ces opérations »
- « la marge de manœuvre laissée aux exploitants (...) ne saurait être analysée comme un dessaisissement par l'Etat de la responsabilité de police lui incombant »

# TRADUCTION AU PLAN DE L'EXPLOITATION

- Adaptation (et adaptabilité) des installations
- Achat des équipements
- Entretien et maintenance des appareils
- Exploitation des équipements
- Contrôle des sous-traitants

# Des missions de plus en plus nombreuses...

- Surveillance des installations
  - . vidéosurveillance
  - . rondes et patrouilles
  - . contrôle des titres de circulation et laissez passer
- Exécution des visites de sûreté
  - . contrôle des accès
  - . inspection-filtrage des personnes et des bagages de cabine
  - . inspection-filtrage des bagages de soute
  - . inspection-filtrage des véhicules
  - . inspection-filtrage des marchandises

# Des missions de plus en plus larges et complètes...

- contrôle des accès: vérification du port et de la validité des titres de circulation, vérification du port et de la validité des laissez passer
- inspection-filtrage des passagers: levée de doutes (PMR, demain LAGs), projets en matière d'analyse comportementale

## Modalités:

- régie directe: petits aéroports (mais aussi Pau, Bastia, Tarbes...)

- sous-traitance: marchés de services

problème: rigidité du code des marchés publics pour les CCI et les collectivités territoriales

# TRADUCTION AU PLAN SOCIAL

Une nouvelle corporation...

- nombreuse: 3000 agents de sûreté sur les aéroports en 2001, 9000 en 2004, 12000 en 2012 soit l'équivalent de 65% des effectifs des gestionnaires
  - qui exerce dans un contexte économique fragile:
    - . IFPBC: 16 entreprises en 2005, 9 en 2009
    - . IFBS: 14 entreprises en 2005, 9 en 2009
  - qui, en l'absence de service minimum, détient un pouvoir de blocage certain
- d'où l'importance de la prise en compte des problèmes de formation, de conditions de travail, d'organisation des carrières...

# TRADUCTION AU PLAN FINANCIER

- Illégalité du financement par redevances des missions régaliennes \* (arrêt du Conseil d'Etat du 20 mai 1998)
- Fixation d'un dispositif fiscal par la loi de finances pour 1999 (modifié par les lois de finances pour 2002, 2003, 2005, 2008, 2010 et 2013 et de finances rectificatives pour 2006, 2010 et 2011...)

\* *Sûreté mais aussi sécurité-incendie, prévention du péril animalier et contrôles environnementaux*

# Le financement de la sûreté

- Taxe d'aéroport: article 1609 quatervicies du CGI  
« une taxe (..) perçue au profit des exploitants d'aérodrome (..) due par toute entreprise de transport aérien public (..) assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués » (trafic annuel supérieur à 5000 UDT)
- Subventions: ....financées par une majoration de la taxe d'aéroport de 1,25 € / pax

# Le contexte économique

Quelques chiffres:

- coûts sûreté 2012: 670 M€

(entre 15 et 20% du CA total des aéroports)

dont 365 M€ pour ADP

305 M€ pour les aéroports régionaux  
et d'OM

- + 120 à 150M€ directement pris en charge  
par les compagnies aériennes

- Une charge qui apparaît de plus en plus indue...
  - ...et s'avère de plus en plus lourde pour l'économie du transport aérien français:
    - . 1,50€ par passager au départ en 2000
    - . 4,20€ par passager au départ en 2002
    - . 6,40€ par passager au départ en 2004
    - . 6,80€ par passager au départ en 2006
    - . 8,20€ par passager au départ en 2012
- (pour une taxe moyenne totale de 11,50€/passager)

# CONCLUSION

- La sûreté est devenue un sujet central de la réflexion de la profession
- Elle entraîne des bouleversements
  - . au plan organisationnel
  - . au plan commercial
  - . au plan comportemental
  - . au plan économique
  - . au plan de la communication



**MERCI DE VOTRE ATTENTION**



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS