

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ AÉROPORTUAIRES

CHARTE DES BONNES PRATIQUES



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS



POURQUOI

une charte des bonnes pratiques ?

Le financement par la taxe d'aéroport des missions de sécurité¹ et de sûreté mises en œuvre par les exploitants aéroportuaires (« *missions régaliennes* ») est confronté à la croissance régulière des coûts, liée à l'évolution de la menace, et à la sensibilité des ressources aux fluctuations du trafic aérien.

Or, les tarifs de la taxe d'aéroport ne peuvent être augmentés sur le long terme sans affecter la compétitivité des aéroports français et des compagnies qu'ils accueillent, par rapport à leurs principaux concurrents européens.

Dans ce contexte, la mise en place d'une « *charte des bonnes pratiques* » constitue un axe prioritaire. Le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) l'a préconisée dans une étude de parangonnage sur le coût et le financement de la sûreté aéroportuaire.

Cette charte, élaborée par la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) et l'Union des Aéroports français (UAF), a pour objet d'homogénéiser un certain nombre de pratiques, tant en termes d'organisation que de moyens mis en œuvre, et de mieux adapter ces derniers à la réglementation applicable.

Elle fixe un guide méthodologique pour les exploitants aéroportuaires et la DGAC en région (DSAC-IR) agissant sous le contrôle de la direction du transport aérien (sous-direction des aéroports, sous-direction sûreté-défense, service technique de l'Aviation civile).

Les bonnes pratiques présentées dans cette charte constituent un outil d'aide à la décision.

Figure par ailleurs en annexe à cette charte une série de questions-réponses relatives à l'éligibilité des coûts de sécurité et de sûreté à un financement par les ressources de la taxe d'aéroport.

1 - Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), service de prévention du péril animalier (SPPA) et mesures effectuées dans le cadre de contrôles environnementaux

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

ANTICIPER ET DIALOGUER AVEC LES DIRECTIONS DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE INTERRÉGIONALES (DSAC-IR)

■ L'exploitant aéroportuaire informe le plus en amont possible la DSAC-IR territorialement compétente des projets d'investissement structurants au regard de la taille de l'aéroport, représentant par exemple plus de 10% des coûts annuels des missions régaliennes. Cette information doit notamment avoir lieu avant le dépôt de la déclaration des coûts de l'année prévisionnelle N+1.

Cette information préalable permettra d'engager des échanges constructifs entre l'administration et l'exploitant aéroportuaire, avant l'engagement des appels d'offres et des dépenses, d'adapter le projet en fonction des observations éventuellement formulées par l'administration et d'avoir une meilleure appréciation de la trajectoire d'évolution à moyen terme des coûts des missions régaliennes de l'aéroport.

Les projets visés sont ceux susceptibles de conduire à une augmentation significative des coûts des missions régaliennes qu'il s'agisse par exemple d'un changement de niveau de protection SSLIA, de niveau de sûreté (C1, C2, C3) ou d'une modification de l'organisation des points d'inspection filtrage (topologie, équipement, organisation du travail...)².

■ En dessous des seuils pour lesquels le code des marchés publics impose une procédure de mise en concurrence, plusieurs devis sont présentés à la DSAC-IR territorialement compétente, avant toute réalisation d'un investissement d'un montant supérieur à 10% des coûts annuels des missions régaliennes.

FAVORISER ET TENIR COMPTE DE LA POLYVALENCE DES AGENTS ET DES MATÉRIELS

■ Les agents mettant en œuvre les mesures de sécurité ou de sûreté (dans ce dernier cas, uniquement ceux employés directement par les exploitants aéroportuaires) sur un aéroport peuvent être également employés à d'autres tâches sur le même aéroport, sans rapport avec ces missions.

Cette polyvalence est particulièrement opportune lorsque les durées minimales de vacation prescrites par les règles sociales ne permettent pas d'adapter les horaires des agents opérationnels (ex. pompiers, agents de sûreté etc.) aux stricts besoins définis par le trafic aérien et le traitement des passagers. Ces périodes d'inactivité opérationnelle doivent également être mises à profit pour y inscrire les temps de formation et d'entraînement auxquels ces professions sont astreintes.

En cas de polyvalence des agents sur un même aéroport, l'exploitant définit, en accord avec la DSAC-IR territorialement compétente, une clef de répartition des coûts en question permettant d'exclure du financement par la taxe d'aéroport la totalité du temps de travail des agents consacré à des tâches qui ne relèvent pas des missions régaliennes. Chaque clef de répartition, propre à chaque aéroport, apparaît clairement dans la déclaration des coûts, tout comme son calcul associé. Pour le SSLIA, les clefs de répartition sont déterminées à partir des horaires du service et du niveau de protection estimé par la DSAC-IR, qui est susceptible d'être inférieur au niveau publié.

■ En cas d'intervention d'agents ou de matériels sur plusieurs aéroports, des clés de répartition sont également appliquées sur le temps de travail des agents ou sur l'utilisation de matériels, en accord avec les DSAC-IR territorialement compétentes.

FAVORISER LES ACHATS GROUPÉS

Pour tout type d'acquisition, y compris de consommables, les procédures d'achats groupés, susceptibles de permettre une réduction des coûts unitaires et des frais de gestion, sont favorisées.

² - En outre, toute modification du programme de sûreté doit faire l'objet d'une information de l'autorité administrative compétente dans les conditions prévues par l'article B-6 I-T de l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile

OPTIMISER L'ACHAT DES ÉQUIPEMENTS

■ Les offres pour l'achat d'équipements sont analysées dans leur globalité, sur l'ensemble de la durée d'exploitation des équipements, en y intégrant les consommables et les frais de maintenance, tant préventifs que correctifs. Cette recommandation est particulièrement pertinente en matière de sûreté, secteur d'activité dans lequel le nombre de fournisseurs envisageables est réduit.

cCertains choix d'investissements peuvent se révéler productifs en générant à terme des économies de fonctionnement, notamment de personnel. Avant de passer commande, l'exploitant aéroportuaire mesure l'impact sur les coûts à moyen terme du choix effectué et compare les différentes solutions potentielles (ex. : envoi des images d'alarmes sur smartphone permettant la levée des alarmes par des agents polyvalents durant l'exercice d'autres tâches, vidéosurveillance permettant de limiter le nombre de rondes, etc.).

ÉVALUER L'INTÉRÊT DE L'EXTERNALISATION

L'exploitant aéroportuaire établit un bilan comparatif des avantages et inconvénients (au plan financier, social, etc.) résultant de l'externalisation ou de la gestion en propre de tout ou partie des missions régaliennes.

GÉRER LE MATÉRIEL DANS LA DURÉE

Sous réserve des dispositions réglementaires en vigueur, les matériels de sécurité et de sûreté sont conservés au-delà de leur durée d'amortissement comptable, tant qu'ils remplissent les performances attendues et que leur maintenance ne génère pas des coûts récurrents justifiant leur remplacement.

PARLONS DE SÉCURITÉ

Pour mémoire, la réglementation européenne en matière de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA³) confie aux exploitants des aéroports soumis à la certification européenne la responsabilité de veiller à ce que l'équipement approprié et le personnel suffisant soient disponibles dans un délai adapté. Il n'y a dès lors plus de prescriptions de ressources pour ces aéroports. En revanche, dans le cadre de sa certification, l'exploitation aéroportuaire doit justifier de l'adéquation de ses moyens avec le niveau de protection SSLIA attendu pour cet aéroport. Les seules spécifications relatives aux véhicules portent sur la capacité d'emport minimale des agents extincteurs (mousses et agents complémentaires) et sur le délai d'intervention.



MODULER LE NIVEAU DE PROTECTION EN FONCTION DU TRAFIC PROGRAMMÉ

Le niveau de protection SSLIA réglementaire d'un aéroport est défini à partir de l'aéronef le plus « pénalisant ». Le niveau déterminant les moyens humains à mettre en place est modulé afin que les moyens déployés à l'instant ne soient pas excessifs au regard du trafic traité. Cette modulation peut être saisonnière, hebdomadaire et/ou journalière.

DIMENSIONNER LES EFFECTIFS AU REGARD DU NIVEAU DE PROTECTION DE L'AÉRODROME

■ L'exploitant aéroportuaire arme ses effectifs SSLIA en référence à un plafond, défini notamment au regard des effectifs nécessaires à l'utilisation des véhicules d'intervention (VIM). Le ratio de deux pompiers d'aéroport par VIM et d'un chef de manœuvre à partir de deux VIM constitue la « base de référence », et tout armement différent devra pouvoir être pleinement justifié.

Pour garantir la disponibilité sur la plateforme des effectifs nécessaires au regard des contraintes de service (présence H24, H18, H12), le nombre maximum des effectifs recommandé est déterminé à partir d'un facteur multiplicateur appliqué à cette base de référence.

■ Dès lors que les contraintes d'exploitation ne l'imposent pas, l'exploitant aéroportuaire limite les temps de présence H24 et privilégie des niveaux inférieurs (ex. certains exploitants ont mis en place des systèmes de présence H12).



ÉLARGIR LE CHAMP DE LA MISE EN CONCURRENCE POUR L'ACQUISITION DU MATÉRIEL SSLIA

La réglementation européenne a élargi depuis le 1^{er} juillet 2016 les sources d'approvisionnement des matériels SSLIA (émulseurs, véhicules, vêtements de feu...) pour les aéroports soumis à la certification européenne et la réglementation nationale applicable aux autres aérodromes a également été adaptée. Il convient en conséquence d'élargir le champ des appels d'offres lancés pour l'acquisition de ces matériels.

ADAPTER LE NIVEAU DES « DÉPENSES DE CONFORT » RÉALISÉES DANS LE CADRE DES MISSIONS SSLIA-SPPA

Un principe de proportionnalité doit pouvoir être vérifié entre, d'une part, les objectifs (pour les aéroports soumis à la certification européenne) ou les prescriptions (pour les autres aéroports) prévus par la réglementation, et, d'autre part, les moyens mobilisés à cet effet (ex. terrains de sport, équipements des salles de vie, etc.). La réglementation ne saurait justifier des dépenses inadaptées, tant pour des infrastructures que pour des équipements.

PRIVILÉGIER LE RECOURS AUX ÉMULSEURS DE PERFORMANCE DE TYPE B

Les émulseurs de type C, désormais autorisés par la réglementation nationale, sont plus chers que ceux de type B ; leur emploi se traduit par ailleurs par une moindre quantité d'eau utilisée, ce qui peut contrarier la lutte contre des feux d'hydrocarbures sur des surfaces planes. Dans ces conditions, l'exploitant aéroportuaire s'équipe de préférence d'émulseurs de type B.

PARLONS DE SÛRETÉ

Pour mémoire, chaque exploitant d'aéroport dont le trafic annuel dépasse 10 000 passagers doit⁴, aux fins de l'obtention de son agrément de sûreté, saisir le préfet territorialement compétent pour qu'il valide son programme de sûreté, après instruction par la DSAC-IR territorialement compétente. Par ailleurs, pour toute modification substantielle de ce programme de sûreté, en particulier en termes d'installations et d'équipements, une demande préalable doit être transmise par l'exploitant aéroportuaire à cette même DSAC-IR.

LA ZONE DE SÛRETÉ À ACCÈS RÉGLEMENTÉ (ZSAR)

La délimitation des différentes zones de l'aéroport (zones publiques, ZSAR, zones critiques) est optimisée et rationalisée de manière à créer des ensembles homogènes, afin de limiter les contrôles sur la plateforme.

Cette démarche est complétée par une optimisation du nombre de points d'accès au côté piste.

La création d'une partie critique activable constitue également une option à envisager. Il est en effet possible de la définir en fonction de l'importance du trafic et des heures d'ouverture de l'aéroport.

À l'inverse, les zones délimitées, qui permettent de réaliser certaines activités aéronautiques sous la protection d'un simple contrôle d'accès, doivent être promues dans la mesure où elles génèrent des coûts de sûreté réduits, tant pour leurs utilisateurs que pour l'exploitant aéroportuaire lui-même.

LES POSTES D'INSPECTION FILTRAGE (PIF)

■ L'ARMEMENT DES POSTES

La fluidité du traitement des passagers dépend notamment de l'armement des PIF. À cet égard, il convient de rappeler que les ressources de la taxe d'aéroport n'ont pas vocation à financer des mesures de facilitation. Il est impossible de déterminer des règles uniformes d'armement eu égard à la grande variété de situations existant entre les aéroports. Il importe donc que le dimensionnement prévu soit calibré de manière à garantir un temps d'attente/passage du passager acceptable (et non pas minimal), sans pour autant compromettre le niveau de sûreté.

■ L'ACCÈS CÔTÉ PISTE

Tout en tenant compte du trafic de véhicules et de l'éparpillement des activités côté piste, le nombre d'accès côté piste et de postes d'accès routier d'inspection filtrage (PARIF) est limité, dans la mesure où leur existence mobilise des personnels et des équipements de sûreté qui ne sont déployés que ponctuellement.

■ LES PIF PERSONNELS

Les PIF réservés aux personnels atteignent un niveau de productivité acceptable s'ils sont empruntés par un flux minimum de personnels. Pour cette raison, le nombre de PIF réservés aux personnels doit être minimisé, voire, sur les petits aéroports, réduit à zéro, l'inspection filtrage des personnels pouvant alors être réalisée aux PARIF et/ou aux PIF passagers.

4 - Arrêté du 5 octobre 2012 pris en application de l'article R. 213-2 du code de l'aviation civile relatif aux agréments de sûreté des exploitants d'aérodrome et des entreprises de transport aérien

■ LE MULTIPLEXAGE

Fréquent en matière d'inspection filtrage des bagages de soute (IFBS) sur les grands aéroports, le multiplexage est également pertinent pour les passagers et les bagages de cabine (IFPBC) ; en effet la saturation d'un PIF n'affectant souvent qu'une de ses fonctions – en général l'appareil de détection radioscopique - le multiplexage, permet dans la majorité des cas, d'y remédier par l'ajout d'un agent supplémentaire en lieu et place de l'ouverture d'une nouvelle ligne complète de PIF.

■ LA VIDÉOSURVEILLANCE

La vidéosurveillance permet souvent de limiter, voire de supprimer la surveillance physique (rondes et patrouilles, surveillance des frontières interzones, etc.). Son déploiement induit des économies certaines, car le coût des matériels est sans commune mesure avec celui de personnels supplémentaires.

■ LA MIXITÉ DES PIF PERSONNELS OU DES PARIF

La nécessaire mixité des palpations ne doit pas se traduire toujours par la mixité des PIF. En effet si, sur les PIF passagers, la mixité des équipes doit être de rigueur compte tenu de celle des voyageurs, il n'en est pas de même sur certains PIF personnels ou PARIF. Lorsqu'il est difficile d'assurer cette mixité compte tenu des effectifs disponibles, il est possible de garantir l'inspection filtrage des personnels féminins par l'appel d'un agent qui n'est pas présent physiquement en permanence au PIF. Le déploiement des détecteurs de traces d'explosifs permet de limiter l'ampleur de cette problématique en réduisant le nombre de palpations nécessaires.

INSPECTION FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE (IFBS)

■ L'ARMEMENT DES POSTES

Le nombre d'agents qui assurent le contrôle des bagages de soute est optimisé selon la densité des flux de bagages à traiter. De manière générale, l'armement en agents des postes est adapté à la charge prévisible (prise en compte de l'historique du trafic, du comportement des passagers, des périodes de congés scolaires et de tout événement susceptible d'affecter les ressources à disposer).

■ LE MULTIPLEXAGE

À partir d'un seuil de trafic pertinent (exprimé par exemple en nombre de bagages) et en cas d'utilisation de plusieurs machines identiques de contrôle des bagages de soute, le multiplexage des équipements est envisagé.

■ LE POSITIONNEMENT EN « STAND ALONE »

Le positionnement « *stand alone* » des équipements d'inspection filtrage des bagages de soute nécessite des ressources propres, notamment pour la manutention des bagages. En conséquence, lorsque le niveau de trafic le justifie, l'intégration des machines dans un système de traitement automatique des bagages est privilégiée, les coûts d'investissement engagés dans ce cadre étant généralement moins élevés.

■ LES CONVOYEURS DE BAGAGES

L'imputation intégrale sur la taxe d'aéroport des coûts de renouvellement des convoyeurs de bagages n'est pas envisageable, dans la mesure où les contrôles de sûreté ne sont pas la seule fin de cet investissement. Une clé de répartition des coûts adaptée, entre ceux couverts par l'exploitant aéroportuaire et ceux financés par les ressources de la taxe d'aéroport, est donc fixée. Une fois cette clé de répartition déterminée, l'équilibre entre le financement par redevance et celui par la taxe d'aéroport est vérifiée.



CONTRATS DE SOUS-TRAITANCE

La recherche de rationalisation sur les contrats de sous-traitance conduit aux recommandations suivantes.

■ INCITER À LA RECHERCHE DE GAINS DE PRODUCTIVITÉ

Sous réserve de l'importance et de la nature du trafic, le paiement des prestataires au moyen d'un tarif au passager peut inciter les sous-traitants, davantage que l'achat d'heures de travail, à rechercher des gains de productivité.

■ FIXER DES OBJECTIFS DE RÉSULTATS ET INSTAURER UN DISPOSITIF DE SUIVI DU CONTRÔLE QUALITÉ

Afin de réduire les coûts de la sous-traitance, lorsque le niveau de trafic le justifie, il est recommandé d'introduire les clauses suivantes dans les contrats passés avec les sociétés de sûreté, notamment dans le cadre de l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine (IFPBC) :



- Fixation d'objectifs de résultats dès le début des marchés :
 - conformité réglementaire avec un système de bonus-malus éventuel ;
 - définition de l'armement, non pas par l'exploitant aéroportuaire, mais par le prestataire de sûreté, de manière très fine, et au besoin à J-1, sur la base des programmes de vols, des chargements prévus et des courbes de présentation des passagers. La facturation se fait donc sur la base des passagers commandés, charge au prestataire de fournir les moyens correspondants ;
- Instauration d'un dispositif efficace de suivi du contrôle de la qualité de service dans la mise en œuvre des moyens de sûreté des sociétés sous-traitantes :
 - des indicateurs mesurant une valeur objective et une valeur inacceptable sont mis en œuvre. Si certains indicateurs sont inférieurs à la valeur inacceptable, des malus sont appliqués ;
 - un système de bonus-malus basé sur des questionnaires de passagers mystères ;
 - en cas de dysfonctionnement majeur, possibilité de résilier le marché avec retour provisoire à une obligation de moyens, avant nouvelle mise en concurrence.

■ DÉFINIR LES NIVEAUX D'ARMEMENT RECOMMANDÉS aux prestataires, en fonction des statistiques de sièges occupés par vol et non des prévisions de sièges offerts, en cas d'impossibilité de signer des contrats à obligation de résultat.

■ ALLOTIR LES MARCHÉS

La sûreté constitue une activité dont la perturbation ou l'interruption peut conduire au blocage des activités de l'aéroport. En conséquence, en cas d'externalisation de la réalisation des contrôles de sûreté et lorsque l'importance de l'activité et la configuration des installations terminales le permettent, il est souhaitable de scinder cette activité en plusieurs lots.

QUESTIONS-RÉPONSES

LES COÛTS INDUITS SUR L'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE PAR L'APPLICATION D'UNE MESURE DE SÉCURITÉ OU DE SÛRETÉ SONT-ILS ÉLIGIBLES À UN FINANCEMENT PAR LA TAXE D'AÉROPORT ?

Lorsque des installations non affectées en tout ou partie aux missions régaliennes sont modifiées ou remplacées pour des impératifs de sécurité ou de sûreté, le coût de cette modification ou de ce remplacement peut être pris en compte dans le financement par la taxe d'aéroport à hauteur d'un montant approuvé par les services de la DGAC.

LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES PEUVENT-ILS CHOISIR LIBREMENT LA DURÉE D'AMORTISSEMENT D'UN ÉQUIPEMENT DONT L'ACQUISITION EST FINANCÉE PAR LA TAXE D'AÉROPORT ?

En règle générale, la durée d'amortissement d'un équipement à retenir pour évaluer les coûts à déclarer en vue d'un financement par la taxe d'aéroport est celle utilisée dans la comptabilité de l'exploitant aéroportuaire pour l'amortissement de ce même équipement. Ce sont donc les règles générales de comptabilité qui s'appliquent en la matière.

QUELLES DÉPENSES LIÉES AUX ADAPTATIONS OU AU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ABRITANT LES VÉHICULES SSLIA SONT ÉLIGIBLES À LA TAXE D'AÉROPORT ?

Il appartient à l'exploitant aéroportuaire de justifier le besoin d'un investissement en la matière, puis de démontrer la pertinence de la solution envisagée (construction d'un nouveau bâtiment ou adaptation de la structure existante). Suivant le montant des investissements envisagés, une étude d'avant-projet, dont le coût peut être financé par la taxe d'aéroport, peut être conduite afin d'évaluer les différentes solutions possibles.

Toute dépense liée à un surdimensionnement d'un bâtiment SSLIA, par rapport au niveau de protection réel de l'aéroport et du type de véhicules y afférent, ne sera pas financée par la taxe d'aéroport.

LES COÛTS D'ACQUISITION ET DE DÉPLOIEMENT DU DISPOSITIF PAXTRACK SONT-ILS ÉLIGIBLES À LA TAXE D'AÉROPORT ?

Le dispositif PAXTRACK, non imposé par la réglementation en matière de sûreté, ne peut bénéficier d'un financement intégral par la taxe d'aéroport. Il est constitué de cinq modules qui relèvent pour l'essentiel de la facilitation (suivi du parcours, suivi en zone d'embarquement, orientation, etc...). Seul le module PAX CONTROL concourt directement à un renforcement du dispositif local de sûreté (vérification de la validité de la carte d'embarquement et de l'unicité de l'utilisateur) et peut à ce titre être éligible à un financement par la taxe d'aéroport. En cas d'équipement du dispositif PAXTRACK, il appartient donc à l'exploitant aéroportuaire de spécifier, dans le cadre de sa déclaration, la part de la dépense portant sur ce module spécifique.

LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES PEUVENT-ILS DÉCLARER DES VÉHICULES SSLIA OU SPPA ANNEXES SUR LA TAXE D'AÉROPORT ?

Seuls les véhicules concourant directement à l'exercice des missions SSLIA-SPPA pourront faire l'objet d'un financement sur la taxe d'aéroport. Il s'agit des VIM (en fonction du niveau de protection retenu), des véhicules de réserve (dits « *spare* », visant à prévenir des défaillances des véhicules VIM dédiés), des véhicules équipés pour les missions SPPA (adaptation aux terrains) ainsi que du véhicule du chef de manœuvre (coordination sur la plateforme).

LES COÛTS D'ACQUISITION DES VÉHICULES DE TRANSPORT DE BAGAGES SÉCURISÉS SONT-ILS ÉLIGIBLES À LA TAXE D'AÉROPORT ?

Ces missions relèvent exclusivement de l'activité d'assistance en escale. Lorsque l'exploitant aéroportuaire fournit des services d'assistance en escale sur la plateforme, le coût correspondant n'est pas éligible au financement par la taxe d'aéroport.

LES EXPLOITANTS AÉROPORTUAIRES PEUVENT-ILS DÉCLARER SUR LA TAXE D'AÉROPORT DES COÛTS LIÉS À DES VÉHICULES ANNEXES DE SÛRETÉ ÉVOLUANT EN ZSAR ?

La réglementation en vigueur ne prévoit aucune disposition spécifique concernant les véhicules annexes évoluant en zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) pour l'acheminement des salariés de l'exploitant aéroportuaire, des bagages de soute, des prestataires ou des passagers. En conséquence, seuls les véhicules utilisés pour les rondes et patrouilles sont éligibles à un financement par la taxe d'aéroport.





Direction générale
de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

UAF - Union
des Aéroports Français
35 rue Vaugelas
75015 PARIS