

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR

MINISTÈRE CHARGÉ DU BUDGET

Direction générale de l'aviation civile

**Circulaire du 27 juillet 2012 relative à l'évaluation locale du risque
sur les plates-formes aéroportuaires et l'organisation de leur surveillance**

NOR : DEVA1231459C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Références :

- Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et notamment son annexe 17 relative à la sûreté ;
- Règlement (CE) n° 300-2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 modifié relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320-2002 ;
- Règlement (CE) n° 272-2009 de la Commission du 2 avril 2009 modifié complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300-2008 du Parlement européen et du Conseil (et son annexe) ;
- Règlement (UE) n° 185-2010 de la Commission du 4 mars 2010 modifié fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- Code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 213-1 à R. 213-1-4, R. 213-5 et R. 213-6-1 ;
- Code de la défense, en particulier ses articles D. 1142-1, D. 1443-1 et suivants ;
- Code des transports, en particulier ses articles L. 6332-2 et L. 6341-2 ;
- Arrêté du 12 novembre 2003 modifié relatif aux mesures de sûreté du transport aérien ;
- Arrêté du 27 juillet 2012 relatif à l'organisation de la surveillance des aérodromes ;
- Circulaire du 3 octobre 2007 relative au rôle de l'autorité préfectorale dans la sûreté aéroportuaire ;
- Circulaire DEVA1006245C du 6 avril 2010 relative à la sûreté des aérodromes secondaires (type G1, G2 ou G3).

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le ministre de l'intérieur et le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et du commerce extérieur, chargé du budget, à Mesdames et Messieurs les préfets des zones de défense ; Mesdames et Messieurs les préfets de région ; Mesdames et Messieurs les préfets de département ; Monsieur le préfet délégué, chargé de mission pour la sécurité et la sûreté des plates-formes aéroportuaires de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget ; Messieurs les hauts-commissaires de la République en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française ; Monsieur l'administrateur supérieur du territoire des îles Wallis-et-Futuna ; Monsieur le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon ; Madame la directrice de la sécurité de l'aviation civile ; Mesdames et Messieurs les directeurs interrégionaux de la sécurité de l'aviation civile ; Messieurs les chefs des services d'État de l'aviation civile, de la police nationale et de la gendarmerie nationale ; Monsieur le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie.

1. Préambule : les bases de la réglementation

1.1. Normes de bases communes

Le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil, applicable depuis le 29 avril 2010, dispose au point 1.5 de l'annexe que les aéroports et les zones contiguës auxquelles le

public a accès font l'objet d'une surveillance, de rondes et d'autres contrôles physiques afin de détecter tout comportement suspect et de repérer les points vulnérables qui pourraient être exploités pour mener à bien des actes d'intervention illicite (1), et afin de dissuader toute personne de procéder à de tels actes.

À cette fin, le point 1.5.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 précise notamment que « la fréquence et les moyens mis en œuvre de surveillance et de rondes doivent être fondés sur une évaluation du risque réalisée par l'autorité compétente (2) en tenant compte des éléments suivants :

- a) La taille de l'aéroport, notamment le nombre et la nature des opérations et
- b) L'organisation spatiale de l'aéroport, en particulier les relations entre les zones établies à l'aéroport et
- c) Les possibilités et les limites des moyens mis en œuvre pour la surveillance et les rondes ».

1.2. Mesures dérogatoires aux normes de bases communes ou aérodromes hors champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008

Le paragraphe 4 de l'article 4 du règlement (CE) n° 300/2008 autorise les États membres à « adopter d'autres mesures de sûreté procurant un niveau de protection adéquat sur la base d'une évaluation locale des risques ».

Ces dispositions impliquent que les mesures de sûreté peuvent être moins rigoureuses si elles sont justifiées par « un moindre niveau de risque, le lieu en cause, la taille des aéronefs ou la faible fréquence de l'exploitation ».

A contrario, le paragraphe 1 de l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008 autorise les États membres à « appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes visées à l'article 4. Dans ce cas, ils agissent sur la base d'une évaluation des risques et conformément au droit communautaire. Ces mesures sont pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent ».

Les aérodromes dont le trafic est limité à une ou plusieurs des catégories de vols listées dans le règlement (UE) n° 1254/2009 peuvent déroger aux normes de base et leur régime de sûreté relève de l'autorité compétente qui établit les mesures de sûreté appropriées au regard de l'analyse du risque.

Les mesures de sûreté des aérodromes hors du champ d'application du règlement (CE) n° 300/2008, sont fixées par arrêté préfectoral. La circulaire du 6 avril 2010 relative aux aérodromes secondaires établit le cadre général des régimes de sûreté de ces aérodromes.

La présente circulaire a pour but de préciser les responsabilités des divers intervenants dans la réalisation des évaluations de risque des aérodromes et de préciser à cet effet les critères fondant cette analyse et destinés à tenir compte des spécificités locales. Il est également proposé un guide méthodologique (*cf.* annexe I) dont le but est de définir les modalités de rondes réalisées par les exploitants d'aérodrome, les transporteurs aériens ou les occupants de lieux à usage exclusif. Ce guide faisant mention de certaines dispositions non publiées de la réglementation, il est à diffusion restreinte et donc communicable aux seuls opérateurs pouvant justifier d'un besoin d'en connaître.

Ce guide méthodologique joint en annexe pourra être formellement modifié par la seule autorité compétente, après néanmoins consultation obligatoire des services compétents de l'État (DGPN et DGGN).

2. Précisions techniques

2.1. Définitions

Le risque est défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) comme la probabilité qu'un acte d'intervention illicite soit préparé et perpétré. Il est la combinaison d'une menace et d'une vulnérabilité.

Vulnérabilité : caractéristique du système qui le rend sensible à une menace.

Menace ou danger potentiel : événement (source) pouvant causer des dommages ou pertes humaines ou matérielles.

On peut donc définir le risque comme la probabilité de subir les conséquences d'un danger ou d'une menace.

2.2. Critères de l'évaluation

Devront notamment être pris en compte :

En termes de vulnérabilité de la plate-forme :

- la configuration de la surface aéroportuaire ;

(1) En particulier l'intrusion d'une personne mal intentionnée côté piste.

(2) Autorité compétente au sens de l'article 9 du règlement (CE) n° 300/2008 : le ministre chargé des transports.

- les aménagements de la plate-forme et les équipements de protection existants.
- En termes de probabilité d'occurrence du risque :
- l'importance du trafic ;
 - la provenance, la destination et la nature des vols (international/domestique, passager/fret, etc.) ;
 - l'environnement immédiat ;
 - la présence des services compétents de l'État sur la plate-forme.

2.3. Points critiques

Les zones ou points potentiellement vulnérables mentionnés par le règlement (CE) n° 300/2008 sont précisés par le règlement (UE) n° 185/2010, *via* les dispositions 1.5.1 a) à 1.5.1 e) de son annexe, en application desquelles les points suivants doivent être considérés comme critiques et donc faire l'objet d'une surveillance spécifique :

- les limites entre côté ville, côté piste, zones de sûreté à accès réglementé, parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé et zones délimitées (point 1.5.1 a) et
- les zones du terminal et leurs environs qui sont accessibles au public, y compris les zones de stationnement et les voies de circulation automobile (point 1.5.1 b) et
- le port et la validité des titres de circulation pour les personnes présentes dans les zones de sûreté à accès réglementé autres que les zones où des passagers sont présents (point 1.5.1 c) et
- l'affichage et la validité des laissez-passer pour les véhicules présents côté piste (point 1.5.1 d) et
- les bagages de soute, le fret et le courrier, les approvisionnements de bord ainsi que le courrier et le matériel des transporteurs aériens en attente de chargement dans des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé (point 1.5.1 e).

3. Les acteurs locaux de cette évaluation et leurs responsabilités

3.1. Le préfet territorialement compétent, représentant de l'autorité compétente

Conformément au point 1.5.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 185/2010 du 4 mars 2010 qui précise notamment que l'évaluation du risque fondant la fréquence et les moyens mis en œuvre de surveillance et de rondes doit être réalisée par l'autorité compétente, l'évaluation locale du risque incombe aux préfets de département (1) en leur qualité de représentants du Gouvernement dans le département.

L'approbation des évaluations locales du risque interviendra après avis du comité local de sûreté (CLS) lorsque celui-ci est constitué sur l'aérodrome considéré.

Pour l'exploitation des analyses et informations communiquées par les exploitants d'aérodrome, les préfets pourront s'appuyer sur la capacité d'expertise technique des directions de la sécurité de l'aviation civile interrégionales (DSAC-IR).

3.2. L'exploitant d'aérodrome et les occupants des lieux à usage exclusif

Conformément à l'arrêté interministériel du 27 juillet 2012 relatif à l'organisation de la surveillance des aérodromes, les mesures prévues aux points 1.5.1 a) à d) de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 sont du ressort de l'exploitant d'aérodrome.

Les exploitants d'aérodrome communiquent aux préfets les informations nécessaires à l'évaluation du risque pour les domaines qui les concernent.

Dans les aérodromes où la configuration des lieux à usage exclusif est telle qu'ils présentent un risque nécessitant une surveillance spécifique au-delà de celle découlant des obligations fixées à leurs occupants par l'article 74 de l'arrêté du 12 novembre 2003 susvisé, un arrêté préfectoral définit les mesures de surveillance spécifique à la charge de leurs occupants, et notamment leur forme. Cet arrêté préfectoral pourra donc notamment décider que ces mesures de surveillance spécifiques devront prendre la forme de rondes ou patrouilles. Si cette surveillance spécifique porte sur une frontière entre un lieu à usage exclusif et la PCZSAR de l'aérodrome, à l'extérieur des bâtiments, la surveillance de cette frontière est à la charge de l'exploitant d'aérodrome.

3.3. Les transporteurs aériens

Conformément à l'arrêté interministériel précité, les mesures prévues aux points 1.5.1. e) de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 sont du ressort des transporteurs aériens.

(1) Il est rappelé que lorsque l'emprise d'un aérodrome s'étend sur plusieurs départements, le préfet chargé d'y exercer les pouvoirs de police est désigné par arrêté du ministre de l'intérieur après avis du ministre chargé des transports (article R. 213-3 du code de l'aviation civile).

Les transporteurs aériens communiquent aux préfets les analyses et informations nécessaires à l'évaluation du risque pour les domaines qui les concernent, en particulier au regard de la protection des aéronefs.

4. Moyens de surveillance déployés

L'arrêté interministériel précité dispose que l'obligation générale de surveillance posée par la réglementation en vigueur prend la forme de rondes ou patrouilles, de surveillances physiques permanentes ou de mesures de surveillance équivalentes. Ces mesures de surveillance équivalentes peuvent en particulier résulter du déploiement d'un système de vidéoprotection suffisant ou de technologies spécifiques répondant à ce besoin de surveillance. Le dispositif mis en place correspondant à ces mesures de surveillance équivalentes devra garantir, en cas de besoin et dans un premier temps, l'intervention, dans des délais raisonnables, des personnels de l'exploitant d'aérodrome, du transporteur aérien ou de l'occupant d'un lieu à usage exclusif.

Les moyens mis en œuvre par l'exploitant d'aérodrome, le transporteur aérien ou l'occupant d'un lieu à usage exclusif sont en tout état de cause fondés sur une évaluation locale du risque qui tient notamment compte de la présence des services compétents de l'État présents sur la plate-forme aéroportuaire considérée.

5. Délais

En application de la présente circulaire, il est demandé à l'ensemble des préfets de réaliser les évaluations de risque de chaque plate-forme aéroportuaire avant le dernier jour du troisième mois suivant sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Annexe I. Guide méthodologique relatif aux modalités de rondes réalisées par les exploitants d'aérodrome, les transporteurs aériens ou les occupants de lieux à usage exclusif (diffusion restreinte).

Pour la ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie et par délégation :
*Le directeur général
de l'aviation civile,*
P. GANDIL

Pour le ministre de l'intérieur
et par délégation :

*Le directeur général
de la gendarmerie nationale,*
J. MIGNAUX

*Le directeur adjoint
du cabinet du directeur général
de la police nationale,*
J. MAFART

Pour le ministre délégué auprès
du ministre de l'économie, des finances
et du commerce extérieur,
chargé du budget, et par délégation :
*Le directeur général
des douanes et droits indirects,*
J. FURNEL