RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l’écologie,
du développement durable
et de l'énergie

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

Paris, le 27 juillet 2012.

La ministre de l’écologie, du développement durable et de l'énergie,

Le ministre de l’intérieur,

Le ministre délégué auprès du ministre de l’économie et des finances, 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’Etat de l’aviation civile, de la police nationale et de la gendarmerie nationale,

Monsieur le directeur de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie,

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 des transports, en particulier ses articles L.6332-2 et L.6341-2 ;

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 ;

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) ;

1. PREAMBULE : LES BASES DE LA REGLEMENTATION

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.

A 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

[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.

c) les possibilités et les limites des moyens mis en oeuvre pour la surveillance et les rondes ».

1.2 MESURES DEROGATOIRES AUX NORMES DE BASES COMMUNES OU AERODROMES HORS CHAMP D'APPLICATION DU REGLEMENT (CE) N°300/2008

Le paragraphe 4 de l'article 4 du règlement (CE) n°300/2008 autorise les Etats 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 Etats 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 bases 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 1) 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'Etat (DGPN et DGGN).

2. PRECISIONS TECHNIQUES

2.1. DEFINITIONS

- 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 : évènement (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 CRITERES DE L'EVALUATION

Devront notamment être pris en compte :

En termes de vulnérabilité de la plateforme :
- la configuration de la surface aéroportuaire,
- les aménagements de la plateforme 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'Etat sur la plateforme.

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 EVALUATION ET LEURS RESPONSABILITES

3.1 LE PREFET TERRITORIALEMENT COMPETENT, REPRESENTANT DE L'AUTORITE COMPETENTE

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[3] 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'AERODROME ET LES OCCUPANTS DES LIEUX A 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 AERIENS

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.

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 DEPLOYES

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 vidéo-protection suffisant ou de technologies spécifiques répondant à ce besoin de surveillance. Le dispositif mis

[3] 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).

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'Etat présents sur la plate-forme aéroportuaire considérée.

5. DELAIS

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 1 : 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).

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

Le ministre de l’intérieur,
Pour le ministre et par délégation :

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

le directeur général de la gendarmerie nationale,
J. MIGNAUX

Le ministre délégué auprès du ministre
de l’économie et des finances, chargé du budget
Pour le ministre et par délégation :
le directeur général des douanes et droits indirects,
J. FOURNEL