

Etude de parangonnage sur le coût et le  
financement de la sûreté aéroportuaire  
( version simplifiée)



**CONSEIL GÉNÉRAL**  
**DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° : 009361-02

**Etude de parangonnage sur le coût et le  
financement de la sûreté aéroportuaire**

établi par

**Christian Assailly**

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

**Jean-Michel Aubas**

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

**Laurent Winter**

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

**octobre 2014**

## Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil<sup>(1)</sup>.

Rapport CGEDD n° 009361-02

Date du rapport : octobre 2014

Titre : Etude de parangonnage sur le coût et le financement de la sûreté aéroportuaire

Commanditaire(s) : Directeur général de l'aviation civile

Date de la commande : 14 octobre 2013

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) :

Coordonnateur(trice) : Christian Assailly

Superviseur(euse) : Jean Paul Ourliac

Relecteur(trice) : Pierre Caussade

Membres du comité des pairs :

*Louis Michel Sanche, Jean Yves Belotte, Philippe Guignard, Laurent Raverat*

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 45

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

# Sommaire

<b>Résumé.....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>Liste hiérarchisée des recommandations .....</b>	<b><a href="#">5</a></b>
Recommandations de niveau 1.....	<a href="#">5</a>
Recommandations de niveau 2.....	<a href="#">5</a>
Recommandations de niveau 3.....	<a href="#">6</a>
<b>Introduction.....</b>	<b><a href="#">7</a></b>
<b>1. La sûreté aéroportuaire.....</b>	<b><a href="#">8</a></b>
<b>2. L'organisation de la sûreté en France.....</b>	<b><a href="#">10</a></b>
2.1. Les opérateurs de sûreté.....	<a href="#">10</a>
2.2. L'organisation du contrôle des mesures de sûreté.....	<a href="#">11</a>
2.3. La taxe aéroport.....	<a href="#">16</a>
2.4. La régulation de la taxe aéroportuaire.....	<a href="#">19</a>
<b>3. Les coûts de la sûreté.....</b>	<b><a href="#">21</a></b>
3.1. La situation des aéroports métropolitains de plus de 8 millions de passagers locaux .....	<a href="#">22</a>
3.2. La situation des aéroports métropolitains entre 1 millions et 8 millions de passagers .....	<a href="#">24</a>
3.3. La situation des aéroports d'outremer.....	<a href="#">24</a>
3.4. La situation des aéroports avec un trafic compris entre 1 million et 100 000 passagers .....	<a href="#">25</a>
3.5. Indicateurs de coûts de sûreté des aéroports.....	<a href="#">26</a>
3.6. Les coûts pour les compagnies aériennes.....	<a href="#">27</a>
<b>4. La sûreté aéroportuaire en Europe.....</b>	<b><a href="#">29</a></b>
4.1. Le financement, la régulation et le contrôle des mesures de sûreté.....	<a href="#">29</a>
4.2. Les redevances de la sûreté en Europe.....	<a href="#">30</a>
4.3. Coûts de la sûreté des aéroports européens.....	<a href="#">32</a>
<b>5. Les causes du coût élevé de la sûreté.....</b>	<b><a href="#">36</a></b>
5.1. La complexité et l'évolution constante de la réglementation.....	<a href="#">36</a>
5.2. L'organisation de la sûreté dans les aéroports de province ou d'outre-mer.....	<a href="#">36</a>
5.3. La sûreté dans les aéroports parisiens.....	<a href="#">37</a>
5.4. Les contraintes sociales.....	<a href="#">39</a>
5.5. Les contraintes réglementaires et administratives spécifiques.....	<a href="#">39</a>
5.6. Le manque de régulation des coûts.....	<a href="#">42</a>
<b>6. Proposition pour réduire les coûts.....</b>	<b><a href="#">43</a></b>
6.1. L'organisation de la sûreté dans les aéroports.....	<a href="#">43</a>
6.2. La péréquation nationale.....	<a href="#">45</a>
6.3. La régulation des coûts.....	<a href="#">46</a>

6.4. La réglementation.....	<a href="#">47</a>
6.5. Les formations pour la sûreté.....	<a href="#">47</a>
6.6. Les procédures administratives pour le double agrément ou la délivrance des cartes professionnelles des agents de sûreté.....	<a href="#">48</a>
6.7. Les durées d'habilitation des badges.....	<a href="#">48</a>
<b>Conclusion .....</b>	<b><a href="#">50</a></b>
<b>Annexes.....</b>	<b><a href="#">52</a></b>
<b>1. Lettre de mission .....</b>	<b><a href="#">53</a></b>
<b>2. Liste des personnes rencontrées.....</b>	<b><a href="#">56</a></b>
<b>3. Guide de bonnes pratiques dans la gestion de la taxe d'aéroport (Version 0.60 du 28/05/2014) .....</b>	<b><a href="#">59</a></b>
3.1. Définitions.....	<a href="#">76</a>
3.2. Formulaire de demande de financement .....	<a href="#">77</a>
3.3. Dotation réglementaire SSLIA.....	<a href="#">78</a>
3.4. Formulaire d'évaluation des besoins ADS en ETP.....	<a href="#">78</a>
<b>4. Redevances ou taxes sûreté 2013 redressées sur les aéroports européens .....</b>	<b><a href="#">81</a></b>
<b>5. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b><a href="#">83</a></b>

## Résumé

La réglementation relative à la sûreté aéroportuaire est complexe et en évolution constante depuis une quinzaine d'années.

Les exploitants aéroportuaires sont chargés de mettre en œuvre les mesures de sûreté avec le produit d'une taxe payée par les passagers aériens.

Le coût de la sûreté pour les exploitants d'aéroports, atteint en 2014, un taux voisin de 9 € par passager ce qui représente plus de 20 % du chiffre d'affaires des aéroports.

Cette charge, qui concerne à 72 % des charges de personnel, est très variable selon les aéroports à trafic identique et plus importante sur Aéroports de Paris que pour les aéroports de province.

Les compagnies aériennes supportent de plus des coûts de sûreté, qui leur sont propres, de l'ordre de 1,6 € par passager pour la compagnie Air France.

Une comparaison des tarifs de la sûreté des aéroports européens avec ceux des aéroports français montre que les aéroports parisiens ont en moyenne des tarifs supérieurs de 43 % aux grands aéroports internationaux européens et que les aéroports régionaux français sont 21 % plus chers que leur homologues européens.

Ces tarifs plus élevés s'expliquent pour les aéroports parisiens, d'abord par des investissements plus importants par rapport au trafic en nombre de lignes d'inspection filtrage des passagers et en nombre d'équipements techniques pour l'inspection filtrage des bagages de soute, puis par la péréquation de 1,25 € en faveur des aéroports moins importants.

Pour les aéroports régionaux français, ils s'expliquent autant par la péréquation nationale que par les sur-investissements en postes d'inspection filtrage et en équipements détecteurs d'explosif.

La mission a trouvé des gisements importants d'économies sur les aéroports de province et d'outre-mer de l'ordre de 25 M € et recommande à Aéroports de Paris de poursuivre l'effort entrepris depuis 2012 pour réduire ses coûts sur la base d'un contrat pluriannuel négocié avec l'État.

La mission a pris connaissance d'un guide de bonnes pratiques, réalisé par la DSAC/Ouest et a travaillé sur ce document avec les auteurs. Elle a jugé utile d'annexer le projet de guide, en l'état, au rapport et recommande de reprendre et d'étendre cette démarche au niveau national pour mieux optimiser les coûts de la sûreté.

Conformément à la lettre de commande, la mission propose un certain nombre de mesures pour maîtriser et réduire les coûts de sûreté

Ces mesures concernent :

- l'organisation de la sûreté sur les aéroports qui doit mieux prendre en compte les contraintes de coûts ;
- la péréquation nationale dont bénéficient un trop grand nombre d'aéroports actuellement ;

- la régulation du niveau de cette taxe par l'État et la consultation des compagnies aériennes ;
- la nécessité de lever ou d'alléger certaines contraintes administratives et techniques qui ne sont pas exigées par la réglementation européenne et sont susceptibles d'engendrer des surcoûts.

Ce présent rapport ne donne pas les chiffres détaillés de la sûreté par aéroport, mais les donne par catégorie d'aéroports pour des raisons de confidentialité et constitue une version simplifiée du rapport remis au ministre.



## Recommandations de niveau 1

- Définir avec l'UAF des bonnes pratiques en matière d'équipements de sûreté et d'armement en personnel, ces bonnes pratiques pouvant s'appuyer sur le projet de guide élaboré par la DSAC/Ouest et servir à la DTA pour la régulation de la taxe d'aéroport. 43
- La DTA pourrait faire réaliser un audit de performance sur 25 à 30 aéroports pour aider leurs exploitants à faire des économies sur les coûts de sûreté, tout en restant dans le cadre de la réglementation. 44
- Négocier avec ADP un contrat d'engagement volontaire portant sur les coûts de la taxe d'aéroport avec un objectif significatif de réduction de ces coûts sur 3 ou 5 ans. 44
- Supprimer le bénéfice de la péréquation pour les aéroports de plus de 700 000 passagers ou remonter le taux plafond de la taxe d'aéroport de 3 € pour les aéroports de la classe 3. 45
- Modifier le contrat de service entre la DSAC et la DTA pour que les DSAC-IR régulent la taxe d'aéroport . 46
- La DTA devrait fournir aux aéroports et aux DSAC/IR régulièrement une synthèse détaillée des coûts de sûreté à partir des formulaires de la taxe d'aéroport. 47

## Recommandations de niveau 2

- Les expérimentations nationales et les études en matière de sûreté aéroportuaire doivent être financées par la péréquation nationale et non par certains aéroports comme ADP, ce qui permettra de mener des expérimentations sur des aéroports moins importants. 46
- Rendre obligatoire la consultation des compagnies aériennes pour les nouveaux tarifs de la taxe d'aéroport pour tous les aéroports dotés d'une commission consultative économique. 47
- Favoriser les études d'impact économique avant toute mise en œuvre de nouvelles norme de sûreté non prises dans l'urgence. 47
- Pour les personnels, contributeurs à la sûreté, travaillant en zone de sûreté sur les aéroports, réduire les durées minimales pour le renouvellement des formations. 48
- Étudier une extension de la durée de validation des titres de circulation aéroportuaire à 5 années 49

### Recommandations de niveau 3

- Demander aux aéroports de faire payer par des redevances les services spécifiques qui ne servent qu'à certains usagers. 44
- Étudier la faisabilité juridique et fiscale d'une extension de la taxe d'aéroport aux vols d'avions privés au-delà d'un certain tonnage. 45
- Renforcer la collaboration entre DTA/SRD et DTA/SDA pour exercer au niveau de DTA en complément des DSAC/ IR un contrôle effectif des coûts de sûreté des aéroports. 47
- Simplifier les procédures administratives pour l'accès à la profession d'agent de sûreté en supprimant la double enquête prévue et le double agrément prévu au code des transports. 48

## Introduction

Les coûts de la sûreté aéroportuaire sont financés en France par une taxe appelée taxe aéroport payée par les passagers aériens.

Les coûts de la sûreté ont connu une hausse ininterrompue depuis la création de cette taxe en 1999 pour atteindre la somme de 739 M € en 2013 soit un montant moyen voisin de 9 € par passager.

Cette hausse des coûts a nécessité de nombreux relèvements des taux plafonds de la taxe et la création d'une péréquation nationale de 1,25 € par passager.

Le maintien de ces taux en 2013 et 2014 a généré un déficit de trésorerie et une dette de l'État vis-à-vis des aéroports qui s'élèvera à 100 M € fin 2014 et qui est porteuse

d'intérêts en application de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 27 avril 2012 modifiant l'arrêté du 20 décembre 2009, relatif aux modalités de déclaration des exploitants d'aérodromes pour l'établissement du tarif passagers de la taxe d'aéroport (DEVA1131382A).

La sûreté représente pour les aéroports une part essentielle de leurs coûts. Cette part est cependant très variable selon les aéroports (entre 14 % et 57 % de leur chiffre d'affaires).

La mission a pour objet d'effectuer un parangonnage des coûts de la sûreté, d'une part, des aéroports français entre eux, et d'autre part, avec les aéroports des pays européens les plus proches, pour déterminer les causes de surcoût éventuelles et proposer des économies, dans le respect de la réglementation européenne.

La mission a visité onze aéroports en France et un aéroport en Europe (Bruxelles) et a obtenu des informations pour 41 autres aéroports français et 17 autres aéroports européens.

Elle analyse de façon détaillée les coûts de 52 aéroports français de métropole et d'outre-mer. Les coûts à la charge directe du transport aérien et les coûts du contrôle de la sûreté à la charge de l'État et non financés par la taxe ont été aussi analysés : ces coûts s'élèvent respectivement par passager à environ 1,6 € pour la compagnie Air France et 1 € pour l'État.

La mission remercie Mr Bruno Verschaeve, retraité de la DGAC et Mr Frederic Dantzer de la DSAC/Ouest pour les contributions qu'ils ont fournies respectivement dans le calcul des coûts de sûreté et dans la rédaction d'un guide de bonnes pratiques de la taxe aéroport.

## 1. La sûreté aéroportuaire

Selon l'annexe 17 de la convention de Chicago de l'OACI (1946), la sûreté aéroportuaire consiste en la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

Elle fait l'objet d'une réglementation internationale codifiée dans l'annexe 17 de l'OACI et reprise dans plusieurs règlements européens (règlements CE n° 300/2008, n° 272/2009, n° 1254/2009, n° 72/2010, n° 185/2010 et décision C (2010) 774) et arrêtés français (notamment arrêté du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile).

Cette réglementation confère à l'exploitant aéroportuaire l'obligation d'exécuter des mesures de sûreté sur l'emprise aéroportuaire, en plus des mesures qui incombent aux compagnies aériennes et aux entreprises installées en zone réservée.

Le présent rapport porte sur les mesures de sûreté incombant aux aéroports à l'exception du chapitre 3.6 qui traite des mesures incombant aux compagnies aériennes.

Les missions assurées par les exploitants aéroportuaire peuvent être scindées en 3 types de mesures.

- L'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine ou IFPBC :

Cette mesure qui est la seule visible par un passager aérien consiste à faire passer tous les passagers dans des portiques et les bagages de cabine dans des appareils à rayons X (RX) pour détecter les masses métalliques qu'ils transportent et les éventuels engins explosifs.

Les passagers peuvent, lors de leur passage, déclencher une alarme sonore, soit parce qu'ils transportent un objet interdit, soit parce qu'ils ont été choisis de façon aléatoire par le système déclenchant l'alarme avec un taux d'occurrence variable selon les aéroports, mais supérieur ou égal à 10 %. Dans ce cas, le passager doit être palpé par un agent de sûreté de même sexe.

Lorsque le bagage contient un objet pouvant être dangereux, il est ouvert par l'agent de sûreté.

Depuis février 2014, les liquides, aérosols et gels (LAG) essentiels (aliments pour bébés et médicaments ou produits à usage médical) d'un volume supérieur à 100 ml (mais limités aux besoins du voyage envisagé) ou placés dans des sacs scellés (duty free) doivent de plus être contrôlés par un appareil de détection automatique d'explosifs (LEDS).

- L'inspection filtrage des bagages de soute ou IFBS :

Cette mesure consiste à envoyer tous les bagages de soute après leur enregistrement dans divers équipements de détection : tomographe, système détecteur d'explosif (EDS), RX .

Les RX détectant mal les explosifs sont surtout utilisés pour les bagages hors format, et les autres bagages sont envoyés d'abord dans un EDS qui, en cas de doute, sur la présence d'explosif envoie le bagage généralement de façon automatique vers un tomographe, appareil dont la technologie permet un examen plus approfondi, mais au débit plus lent. Si en fin d'examen par ces équipements, le doute est confirmé par l'agent de sûreté sur la présence d'explosif, ou d'article prohibé, il est fait appel au passager pour procéder à la fouille manuelle de son bagage dans le cas d'une suspicion d'article prohibé. En cas de détection d'explosif, le bagage est isolé et il est fait appel aux services de déminage.

- Le Contrôle des Accès à la Zone Réservée ou CACZR :

Les emprises aéroportuaires, côté piste, sont clôturées avec des accès spécifiques nécessitant, pour y entrer, la détention d'un titre de circulation aéroportuaire. Une partie de cette zone englobant obligatoirement les zones où stationnent les avions d'un certain tonnage, la zone de tri bagages, et la zone d'embarquement des passagers, est appelée Partie Critique de la Zone de Sûreté aéroportuaire (PCZSAR). Toute personne ou véhicule y pénétrant doit être « inspecté filtré ». Les véhicules pénètrent dans cette zone par des Postes d'Accès Routier d'Inspection Filtrage (PARIF) et le personnel travaillant sur l'aéroport par des Postes d'Inspection Filtrage Personnel (PIF Personnel)

Des rondes et patrouilles doivent être mises en œuvre par l'exploitant aéroportuaire de manière régulière sur toute l'emprise aéroportuaire pour contrôler les personnes et les véhicules s'y trouvant et surveiller les bagages et le fret en attente de chargement à bord des avions.

## 2. L'organisation de la sûreté en France

*Dans ce qui suit, on examine successivement l'organisation et les conditions d'exercice des opérateurs de la sûreté aéroportuaire, sous-traitants des exploitants des aéroports, l'organisation administrative du contrôle de la sûreté par l'État, les coûts globaux de la sûreté et leur évolution récente en lien avec la réglementation, enfin les procédures de régulation économique de la sûreté aéroportuaire.*

### 2.1. Les opérateurs de sûreté

La sûreté aéroportuaire est une mission régalienne dévolue au gestionnaire d'aéroport que ce dernier sous-traite très généralement à une ou des société (s) privée (s) de sûreté, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des contrôles et de l'inspection filtrage.

Les sociétés de sûreté aéroportuaire représentent en France un effectif de plus de 10 000 personnes. Elles sont regroupées au sein du syndicat des entreprises de sûreté aéroportuaire (SESA) et réalisent un chiffre d'affaires annuel de 400 M €.

Il existe 4 grosses sociétés, ICTS France, Brinks Security Service, Securitas Transport Aviation Security et Alysia-sûreté (filiale d'Aéroports de Paris).

Les personnels de ces sociétés doivent être ressortissants français ou d'un État membre de l'Union européenne et, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 :

- être titulaires d'un certificat de qualification professionnelle (CQP) d'agent de sécurité après formation dans un centre agréé par la commission nationale paritaire de l'emploi et de formation professionnelle des entreprises de sécurité (177 h pour un agent polyvalent, 150 h 30 pour un agent contrôlant les passagers et le bagage de soute et 135 h 15 pour un agent spécialisé fret);
- suivre une formation certifiante, délivrée par un formateur certifié par la DGAC, et subir avec succès, à l'issue de la formation, un examen de certification ;
- détenir un double agrément garantissant leur moralité, délivré conjointement par le préfet et le procureur de la République en vertu de l'article L 6342-2 du code des transports.

Les agents de sûreté, après leur formation, se voient attribuer une carte professionnelle délivrée par le Conseil National des Activités de Prévention et de Surveillance (CNAPS), établissement public placé auprès du ministère de l'Intérieur.

Le CNAPS, compétent pour les agents de sécurité et de sûreté aéroportuaire, est chargé de garantir la moralité de la profession des sociétés de surveillance et de sûreté et réalise des audits sur ces sociétés qui emploient 170 000 <sup>1</sup>agents en France.

Il perçoit à cet effet une rémunération de 0,5 % sur les marchés contractés par ces sociétés.

---

<sup>1</sup> Le CNAPS est compétent pour tous les agents de sécurité beaucoup plus nombreux que les agents de sûreté

Il soumet les agents de sécurité à une double enquête de moralité et à la vérification d'absence de condamnation pénale définitive (article L 612 -7 du code de sécurité intérieure).

Or le code des transports avec l'article L 6342-3 prévoit aussi la détention par les agents de sûreté d'un double agrément qui nécessite une double enquête comparable à celle demandée par le code de sécurité intérieure.

La superposition de ces deux procédures parallèles est probablement génératrice de lourdeurs administratives et de surcoûts pour les entreprises de sûreté, qui sont évidemment pris en compte dans les marchés et répercutés sur les exploitants aéroportuaires.

La certification des agents de sûreté est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Les examens de certification sont organisés par l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) pour les agents ayant suivi une formation certifiante conformément à l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile. 7 700 agents ont été certifiés en 2013. La certification doit être renouvelée tous les 5 ans. Les agents de sûreté ont le droit à 4 essais et dès le 3<sup>ème</sup> essai doivent suivre à nouveau la totalité de la formation initiale.

La formation des agents de sûreté est régie par les arrêtés du 21 septembre 2012 et du 24 octobre 2012 qui prévoient 10 typologies différentes de formation en application des points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement Européen n ° 185/2010.

La profession est très syndicalisée et a un niveau de rémunération supérieur d'environ 30 % aux autres métiers de surveillance, Ces conditions favorables, qui peuvent dans leur principe sinon dans leur ampleur se justifier par les conséquences potentielles d'une défaillance éventuelle au regard d'autres métiers de la sûreté, ont été obtenues après les conflits sociaux de 2002 et 2011. Le salaire net moyen des agents de sûreté est de l'ordre de 1800 € par mois (source SESA).

## **2.2. L'organisation du contrôle des mesures de sûreté**

Le code de la défense confère la responsabilité principale de la sûreté aérienne au ministère chargé des transports : en effet, ce ministère est désigné comme l'autorité compétente au sens de l'annexe 17 de la convention de Chicago de 1946 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et du règlement CE 300/2008 du Parlement et du Conseil du 11 mars 2008, relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Il est en charge du programme national de sûreté de l'aviation civile (PNS) qui regroupe l'ensemble de la réglementation nationale applicable.

L'annexe 17 de la convention de Chicago définit la sûreté comme étant « la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile ». Parmi ces actes illicites, le terrorisme demeure la menace majeure.

Au sein du ministère des transports, cette responsabilité est exercée par la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Toutefois, la capacité de l'État à prévenir et à se protéger de ce type de menace passe par une étroite coordination des différents ministères et services concernés et l'implication des opérateurs, tant dans le domaine de la connaissance et de l'anticipation, qu'en matière de préparation et de prévention. Ainsi, du fait de son caractère transversal et de ses implications multiples, la sûreté aérienne (et donc la sûreté aéroportuaire) est un sujet interministériel. Outre le ministère chargé des transports, plusieurs ministères sont en effet impliqués :

- le ministère chargé de l'intérieur : gendarmerie des transports aériens (GTA) mise à disposition du DGAC, direction centrale de la police aux frontières (DCPAF), accessoirement la direction de la coopération internationale (DCI), composée de policiers et de gendarmes et, au niveau départemental, les préfets ; l'analyse de la menace est du ressort de l'unité centrale de lutte anti-terroriste (UCLAT), structure permanente interministérielle rattachée au ministre de l'intérieur (DGPN);
- le ministère chargé du budget : direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI);
- les ministères chargés de la défense (police de l'air), des affaires étrangères, des Outre-mer ;
- le ministère de la justice, qui traite les infractions commises dans l'enceinte aéroportuaire dont il est saisi et intervient dans la délivrance du double agrément des agents de sûreté (procureur).

La coordination d'ensemble est assurée par le secrétaire général de la défense et de la sécurité nationales (SGDSN), placé auprès du Premier ministre.

Les mesures de sûreté, qu'elles émanent de règlements ou recommandations internationaux (OACI, CEAC<sup>2</sup>), communautaires ou nationaux, s'imposent aux opérateurs qui sont chargés de leur mise en œuvre (sociétés aéroportuaires, compagnies aériennes).

L'organisation nationale et territoriale de la sûreté aérienne est complexe et dispersée.

*L'organisation de la sûreté aéroportuaire au niveau gouvernemental (interministériel).*

Au niveau national, la commission interministérielle de sûreté aérienne (CISA), présidée par le directeur du cabinet militaire du Premier ministre, comprend le ministère des affaires étrangères, le ministère des transports (représenté par le directeur général de l'aviation civile), le ministère de l'intérieur (DCPAF, GTA), la représentation permanente auprès de la commission de l'UE et le secrétariat général aux affaires européennes (SGAE). Elle assure la coordination interministérielle en matière de sûreté aérienne. Son secrétariat est assuré par la mission interministérielle de sûreté aérienne (MISA), rattachée au SGDSN, direction de la sûreté de l'État. La CISA se réunit régulièrement deux fois par an (juillet et décembre); en outre, elle peut tenir une réunion exceptionnelle liée à une situation d'urgence. L'UCLAT<sup>3</sup> est également concernée par la sûreté aérienne.

La DCPAF mérite un développement particulier de par son rôle dans la sûreté aéroportuaire. Contrairement à la GTA, elle n'est pas placée sous l'autorité du DGAC,

---

<sup>2</sup> Conférence européenne de l'aviation civile : « club » des directeurs généraux de l'aviation civile de 47 pays européens.

<sup>3</sup> Unité de coordination de la lutte anti-terroriste.



mais relève de celle du ministre chargé de l'intérieur et est rattachée au directeur général de la Police nationale (DGPN).

Ses attributions dans le domaine de la sûreté aéroportuaire sont les suivantes :

- le contrôle de l'application des mesures de sûreté mises en œuvre pour les passagers et leurs bagages de cabine, de l'enregistrement jusqu'à l'embarquement dans les aéronefs via les postes d'inspection filtrage (PIF) ;
- le contrôle de la qualité de la mise en œuvre de la réglementation par les acteurs privés chargés de la sûreté ;
- l'intervention sur les objets suspects ;
- les enquêtes administratives préalables à la délivrance des titres d'accès aux zones côté piste des aéroports et aux zones à accès restreint des installations portuaires et le contrôle de leurs utilisations ;
- les enquêtes administratives pour les demandes de double agrément des agents de sûreté ;
- la participation à la formation des fonctionnaires de police à la sûreté des transports internationaux ;
- la coopération internationale en matière de sûreté portuaire et aéroportuaire.

La coordination des opérateurs (sociétés aéroportuares, compagnies aériennes) est assurée par le conseil national de sûreté de l'aviation civile (CNS), organe consultatif qui formule des recommandations à la CISA. Le CNS<sup>4</sup> comprend notamment, des représentants de l'État, d'ADP, d'Air France, de l'UAF<sup>5</sup>, de la FNAM<sup>6</sup>, du SESA et des représentants des personnels (SNPL<sup>7</sup>, SNDLC).

L'organisation interne au ministère chargé des transports, « autorité compétente » au sens de l'annexe 17 de l'OACI.

Au niveau du ministère chargé des transports (DGAC), les responsabilités en matière de sûreté sont également réparties entre plusieurs entités:

- la direction des transports aériens (DTA) dans laquelle la sous-direction de la sûreté et de la défense est en charge de l'ensemble des questions de sûreté pour la DGAC et la sous-direction des aéroports assure la tutelle des sociétés aéroportuares et, à ce titre, la répartition du produit de la taxe d'aéroport (TAP) pour financer la sûreté aéroportuaire ;
- la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) dans laquelle le directeur technique sûreté est en charge de la surveillance des opérateurs aériens mettant en œuvre des mesures de sûreté, ainsi que les DSAC interrégionales (DSAC-IR)<sup>8</sup> ;
- le service technique de l'aviation civile (STAC) rattaché au directeur des transports aériens (DTA), dans lequel le département sûreté et équipements teste les nouveaux matériels de détection et procède à leur certification ;

---

<sup>4</sup> Composition fixée par le décret n°2013-2014 du 20 mars 2013.

<sup>5</sup> Union des aéroports de France.

<sup>6</sup> Fédération nationale de l'aviation marchande.

<sup>7</sup> Syndicat national des pilotes de ligne.

<sup>8</sup> 9 DSAC-IR dont 7 pour la métropole et 2 pour les Outre-mer (Antilles Guyane, Océan indien).

- l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) et son département sûreté ;
- la gendarmerie des transports aériens (GTA), qui fait partie de la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) mais est placée « pour emploi » sous l'autorité fonctionnelle du DGAC par un arrêté du 28 avril 2006.

En zone côté piste des plates-formes aéroportuaires ou aérodromes civils d'implantation, la GTA assure des missions générales et des missions particulières :

Missions générales :

- police administrative (renseignement notamment en matière de lutte anti-terrorisme et d'intelligence économique, sécurité publique...),
- police judiciaire (constatation des crimes et délits, lutte contre le travail illégal..),

Missions spécifiques :

- police aéronautique : constatation des incidents aériens, contrôle des aéronefs, constatation des infractions à la réglementation aéronautique,
- police de la sûreté aéroportuaire.

La GTA exerce ces missions de manière permanente et prioritaire. Elle a pour but de protéger les personnes, les installations et les aéronefs de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites (attentats, détournements).

Au titre de sa mission de police de la sûreté aéroportuaire, elle assure le contrôle des exploitants d'aéroport, des compagnies aériennes et des entreprises travaillant en zone côté piste (bagages, fret, assistance en escale, commissariat).

Le regroupement au sein d'une seule direction générale de l'ensemble du secteur de l'aviation civile était censé favoriser une approche synthétique des différentes questions, notamment de la sûreté. En fait, le dispositif actuel apparaît encore assez éclaté en matière de sûreté et ne favorise pas la circulation de l'information ni la prise de décision : ainsi par exemple, la DSAC et les DSAC-IR ne disposent pas de la connaissance des coûts de la sûreté par aéroports.

### L'organisation au niveau local.

Le préfet est responsable de la sûreté aéroportuaire dans son ressort territorial. À cet effet, il est assisté par la commission de sûreté (CdS), prévue par l'article R 217-3-3 du code de l'aviation civile, qui lui donne un avis sur les suites à donner aux manquements à la sûreté dont il l'a saisie. La CdS est présidée par le DSAC-IR (ou son représentant) et comprend des services de l'État (DDPAF, douane, GTA) et des représentants des opérateurs (exploitant aéroportuaire, compagnies de transport aérien, syndicats de personnel navigant et de personnel au sol).

Au sein d'une plate-forme aéroportuaire, le contrôle des mesures de sûreté est assuré côté ville par la police aux frontières (PAF), côté pistes par la GTA. La douane n'assure pas de rôle opérationnel mais effectue un contrôle administratif de documents et son effectif peut ne pas être pris en compte comme concourant pour l'essentiel à des missions de sûreté.

### Une approche du coût « régalién » de la sûreté aéroportuaire.

Le tableau suivant récapitule les effectifs fonctionnaires de l'État, exprimés en ETP, participant à la sûreté, au niveau de l'échelon central (au titre de la conception de la réglementation et de la surveillance) et sur le terrain (en précisant la répartition territoriale entre les aéroports parisiens, la province et l'outre-mer) et il résulte de l'exploitation d'un questionnaire adressé aux différentes directions sus-mentionnées. Seuls les agents DGAC stricto sensu sont payés sur le BACEA<sup>9</sup>. Les policiers et les gendarmes (y compris les agents de la GTA) émargent au budget général de l'État.

Le calcul du coût de la sûreté par passager est établi, faute de données précises communiquées par les directions concernées, pour l'année 2012, en supposant un coût moyen par ETP, charges sociales et frais de fonctionnement inclus, de 70 k€/an.

	DSAC	GTA	DTA (dont STAC)	DCPAF	Total	Total hors échelon central (**)	ETP million de pax	Coût pax
échelon central	16,0	*	25 33*** +	*	74,0			
Paris	18,8	267		103,8	389,6	412,2	9,27	0,65
province	63,4	371		88,6	523,0	539,0	17,13	1,20
outre-mer	15,4	67		34,1	116,5	118,9	24,95	1,75
TOTAL	113,6	705	58	226,5	1 103,1	1 103,1	13,27	0,93

\*: la GTA et la DCPAF n'ont pas communiqué à la mission d'effectifs au siège affectés spécifiquement à la sûreté aéroportuaire.

\*\*: le total « hors échelon central » est obtenu en ventilant les effectifs de l'échelon central entre aéroports parisiens, aéroports de province et outre-mer, au prorata des effectifs déployés sur le terrain, ce qui permet de calculer des coûts par passagers en fonction des trafics passagers au départ de chaque aéroport.

\*\*\*: effectifs du STAC

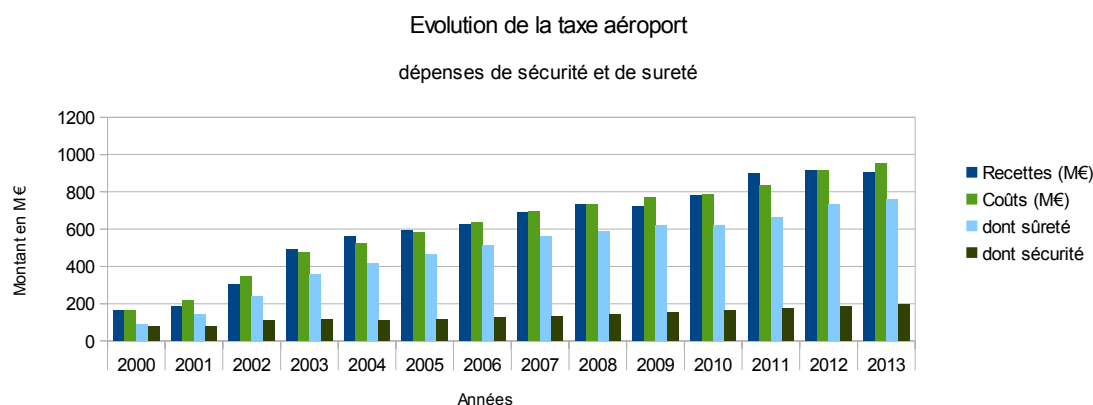
Trafic Paris	44 445 342	55,1 %
Trafic province	31 454 361	39,0 %
Trafic OM	4 766 712	5,9 %

Le coût par passager des effectifs « régaliens » de l'État engagés dans le contrôle de la sûreté aéroportuaire se situe ainsi en moyenne nationale légèrement au-dessous de 1 €/pax. Ce chiffre est nettement inférieur au coût de la sûreté incombant aux sociétés d'exploitation aéroportuaires (en personnel propre et en sous-traitance à des opérateurs de sécurité), mais n'est pas négligeable au regard de ce dernier.

<sup>9</sup> Budget annexe « contrôle et exploitation aériens ».

## 2.3. La taxe aéroport

La sûreté des aéroports est financée par une taxe appelée taxe aéroport (TAP), payée par tous les passagers au départ des aéroports commerciaux français de plus de 5 000 UDT<sup>10</sup>.



Ces dépenses sont financées par la TAP depuis l'année 1999 suite à une jurisprudence du Conseil d'État du 20 mai 1998 qui a estimé que les dépenses de sécurité incendie sur les aéroports étaient une mission régalienne et ne pouvaient donc pas être financées par une redevance.

Cette jurisprudence concernait la sécurité incendie seulement mais sa logique a conduit la DGAC à l'appliquer pour la sûreté aéroportuaire. Ainsi, depuis 1999, l'État perçoit une taxe sur tous les aéroports français et la reverse à leurs gestionnaires pour financer les missions régaliennes (sûreté, SSLIA, dépenses environnementales de mesures de bruit et système « parafe » de reconnaissance des passeports).

Le montant de la TAP a crû considérablement depuis sa mise en place puisque les dépenses qu'elle finance sont passées de 166 M € en 2000 à 931 M € en 2013 et devraient s'élever à 964 M € fin 2014.

Les dépenses de sûreté sont passées sur la période 2000 à 2013 de 90 M € à 739 M € et celles de sécurité incendie (hors champ du présent rapport) de 76 M € à 192 M€.

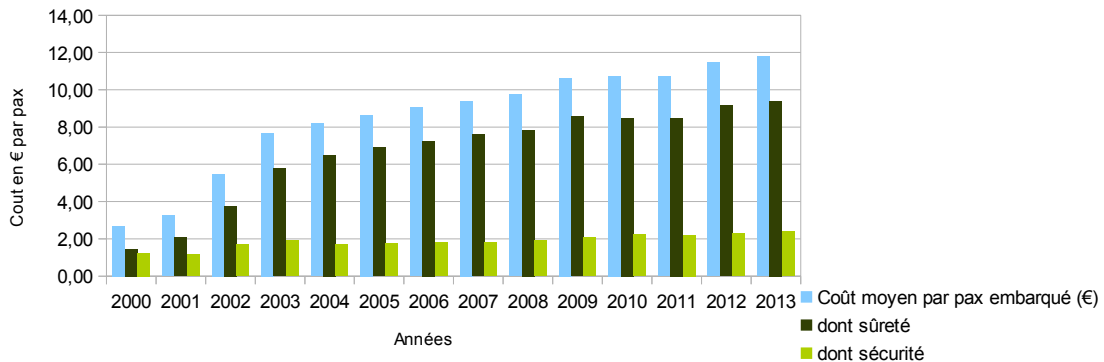
Comme on peut le voir sur le graphique ci-dessus, la progression des dépenses totales en euros par passager est régulière depuis l'année 2000 sauf en 2011 où elles ont été stables.

Les dépenses de sûreté par passager ont crû entre l'année 2000 et l'année 2013 de 435 % en euros constants alors que les dépenses de sécurité incendie ont crû de 74 % sur la période et on prévoit une croissance de l'ensemble de ces dépenses de 3,5 % en 2014.

<sup>10</sup> 1 UDT (unité de trafic) = 1 passager embarqué ou débarqué ou 100 kg de fret

## Cout moyen par passager embarqué

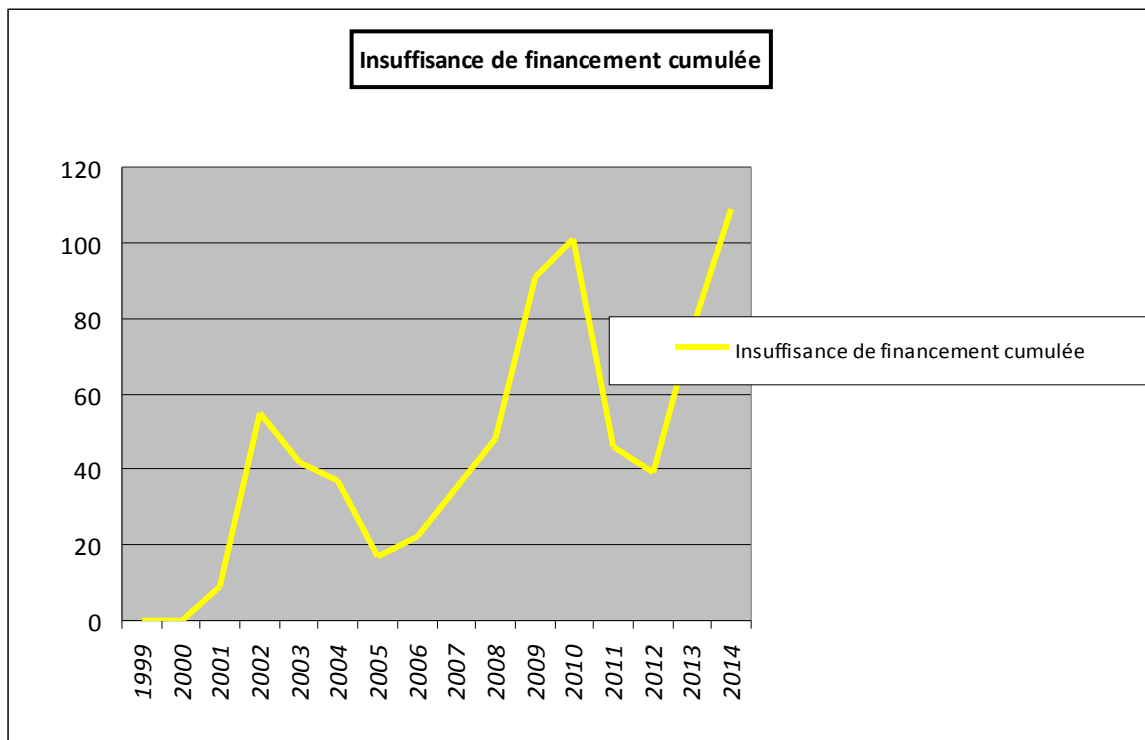
dont cout sureté et cout sécurité



Cette croissance peut s'expliquer pour la sûreté par l'évolution de la réglementation européenne qui s'est considérablement renforcée sur la période, mais cette explication n'est pas justifiée pour la sécurité incendie dont la réglementation a peu évolué sur la période et dont les dépenses ont crû à un rythme certes nettement moins élevé mais significatif.

Cette augmentation des coûts s'est traduite par un déficit de financement permanent. La croissance structurelle de ce déficit cumulé a été contenue à plusieurs reprises par une augmentation des taux plafonds de la taxe aéroport et en 2008, par la création d'une majoration de 1 € par passager portée à 1,25 € en 2012, désignée dans ce qui suit par « péréquation », perçue sur tous les aéroports éligibles et servant à compléter le financement des coûts « régaliens » de certains aéroports au trafic modeste, qui sans cela aurait un tarif de la TAP excessif.

Mais ce déficit est reparti à la hausse en 2013 puisqu'il était de 39 M € fin 2012, 76 M € fin 2013 et qu'il est prévu qu'il s'élève à environ 110 M € fin 2014.



Les pointes du graphique ci-dessus peuvent se justifier par les événements suivants

- En 2001 et 2002, par les mesures post septembre 2001
- En 2007, par les mesures de restrictions de liquides et de gels
- En 2009 et 2010, par la baisse du trafic liée à la crise
- En 2013 et 2014 par la baisse de 40 % du tarif de la TAP pour le trafic en correspondance qui a généré notamment un déficit de 50 M€ pour ADP

Pour chaque catégorie d'aérodrome, il existe un taux plafond et un taux plancher de la taxe :

Classe	1	2	3
Nombre d'UDT <sup>11</sup>	à partir de 20 000 001	de 5 000 001 à 20 000 000	de 5 001 à 5 000 000
Plancher et plafond 2014 par passager	de 4,30 € à 11,50 €	de 3,50 € à 9,50 €	de 2,60 € à 12,00 €
Tarif par tonne de fret ou de courrier	1,00 €		

Tous les aéroports dont le niveau des coûts par passager excède le taux plafond sont financés par la TAP jusqu'à ce taux plafond et par la péréquation nationale au-dessus du taux plafond. Elle évite aux petits aéroports de faire supporter aux compagnies qui les fréquentent un niveau de taxe trop élevé.

Les aéroports de Roissy et d'Orly sont au taux plafond de 11,5 € de leur catégorie. En 2014, ADP a demandé une hausse de ce taux qui lui a été refusée et souhaite demander à nouveau en 2015 une hausse de ce taux de l'ordre de 1 € pour faire face à ses dépenses de sûreté.

Le taux plancher prévu par les textes n'est pratiquement jamais atteint mais le taux plafond de la taxe est atteint pour la grande majorité des aéroports puisque, hors les aéroports d'outre-mer, seuls 14 aéroports ou systèmes aéroportuaires (ensemble d'aéroports gérés par le même exploitant comme les aéroports parisiens) sur 72 n'ont pas atteint ce taux plafond ( Nice, Marseille, Beauvais, Bordeaux, Lyon, Toulouse, Nantes, la Réunion, Lille, Strasbourg, Carcassonne, Biarritz, Brest, Limoges) et Paris est au niveau de ce taux.

Des aéroports avec un trafic supérieur à un million de passagers excèdent le taux plafond (Pointe à Pitre, Fort de France, Tahiti, Montpellier, Ajaccio, Bastia) et ADP a depuis l'année 2013 des dépenses supérieures aux recettes de la taxe du fait du non relèvement de son taux plafond, ce qui génère une dette de l'État vis-à-vis d'ADP qui sera de l'ordre de 50 M€ fin 2014.

Le produit de la péréquation pour 2013 est estimé à 102 M€ pour un montant total prévisionnel de recettes de la TAP de 906 M €.

Ainsi 11 % des coûts de la taxe aéroport sont financés par la péréquation nationale.

<sup>11</sup> 1UDT (unité de trafic) = 1 passager embarqué ou débarqué ou 100 kg de fret ou de courrier

On peut se demander dans ces conditions si certains aéroports bénéficiant de la péréquation ne relâchent pas leurs efforts de maîtrise des coûts pour bénéficier d'un meilleur service en sécurité incendie ou sûreté payé par la collectivité.

La croissance des dépenses de sécurité incendie par passager de 74 % en euros constants et une partie de la croissance de 434 % des dépenses de sûreté s'expliquent probablement par ce mode de financement peu responsabilisant et donc peu vertueux puisque, pour les aéroports bénéficiant de la péréquation, toute hausse des coûts de la sûreté est indolore puisque mutualisée sur l'ensemble des aéroports.

La TAP avec la péréquation contribue à hauteur de 80 % au financement de la sûreté aéroportuaire en 2012.

## **2.4. La régulation de la taxe aéroportuaire**

La taxe aéroport qui finance les dépenses régaliennes des aéroports en France représente une charge très importante en 2012 pour les aéroports, comparable aux redevances aéronautiques puisqu'elle est égale à 19 % du chiffre d'affaires pour Aéroports de Paris, 24 % du chiffre d'affaires pour les aéroports de province avec un maximum de 57 % pour Bastia et un minimum de 14 % pour Bordeaux, et 29 % du chiffre d'affaires pour l'outre-mer.

Or, les compagnies aériennes ne disposent pas de moyens de peser sur le niveau de cette taxe sur laquelle la DGAC n'exerce pas complètement son pouvoir de régulation.

En effet, pour chaque exploitant aéroportuaire, les compagnies aériennes examinent chaque année le niveau des redevances aéronautiques au cours d'une réunion formelle appelée Commission Consultative Économique Aéroportuaire (cocoéco), présidée par une personnalité désignée par le préfet, et elles se mettent généralement d'accord avec l'exploitant sur le niveau des tarifs des redevances aéronautiques de l'année suivante. En cas de désaccord, la décision d'augmentation des tarifs est prise au niveau de l'État selon une procédure définie par le code des transports.

Or les textes ne prévoient pas que la TAP dont le niveau est décidé par l'État soit examinée au cours de cette commission ; les compagnies, même si elles sont informées des évolutions prévisibles de cette taxe sur certains aéroports, ne discutent pas réellement avec les gestionnaires d'aéroports des choix d'investissement et d'exploitation qui sont à l'origine des coûts de sûreté aéroportuaire comme ils le font pour les redevances aéroportuaires..

Aucune consultation des compagnies n'est organisée par l'État de son côté pour le niveau de cette taxe qui varie selon les aéroports.

Dans la pratique, chaque année, l'exploitant aéroportuaire évalue le coût des missions régaliennes, détermine le niveau de la taxe de l'année suivante et remplit un questionnaire très détaillé qu'il envoie aux échelons interrégionaux de la DSAC, les DSAC-IR. Ces dernières visent le formulaire et l'envoient à la DTA. Mais la plupart des DSAC-IR ne vérifient pas l'efficacité des mesures proposées pour la détermination de la taxe et ne font que vérifier que les dépenses prévues sont éligibles à la TAP selon les termes de l'arrêté du 30 décembre 2009.

Certaines DSAC-IR examinent cependant l'opportunité des dépenses prévues par les exploitants et demandent le cas échéant à l'exploitant de les justifier ou de les revoir à

la baisse, mais cette vérification n'est pas demandée par la direction de la DSAC et n'est donc pas effectuée de manière systématique : celle-ci estime que ce travail ne rentre pas dans ses missions pour le compte de la DTA.

En effet, en 2009 lorsque la DSAC est devenue un service à compétence nationale ayant autorité sur des services déconcentrés relevant auparavant du directeur général, il a été décidé que les DSAC-IR continueraient à assurer des missions régaliennes pour le compte de la DTA et ceci a été précisé dans un contrat de service signé entre les directeurs de la DSAC et de la DTA en 2009.

Or ce contrat, s'il prévoit un avis des DSAC-IR pour le compte des préfets sur les décisions tarifaires relatives aux redevances aéroportuaires au titre du contrôle de la légalité, ne prévoit en revanche aucun avis des DSAC-IR sur le niveau de la taxe aéroport.

Ainsi certaines DSAC-IR visent les formulaires des exploitants relatifs à la TAP et les envoient à la sous-direction des aéroports de la DTA sans analyse d'efficacité et la DTA compile les formulaires dans des tableurs et calcule le niveau de la taxe sans avoir la capacité de juger de l'opportunité des dépenses. La DTA recueille elle-même les formulaires d'ADP qui consomme 61 % du produit total de la taxe au niveau national sans les envoyer pour visa à la DSAC-Nord.

Enfin la DTA n'envoie ni aux DSAC-IR, ni aux aéroports, ni aux compagnies aériennes, des états de synthèse sur le niveau des coûts par aéroport, par passager et par poste de dépenses de sûreté alors qu'elle est la seule à disposer de ces éléments.

Ainsi les DSAC-IR ou les aéroports ne disposent pas des éléments de synthèse qui leur permettraient de se comparer aux autres aéroports : une telle insuffisance d'information relative au coût de la sûreté par aéroport est difficilement justifiable et peu favorable à une saine émulation entre exploitants ;.

En fait, l'utilisation d'une taxe représentant des dépenses annuelles de plus de 900 M € n'est pas contrôlée par les compagnies aériennes, et ne l'est que partiellement par la DGAC. Sa bonne utilisation ne dépend que des exploitants aéroportuaires. Certains aéroports que la mission a visités sont sensibles au niveau de leur taxe qu'ils considèrent comme les redevances, contribuant à leur attractivité commerciale ; ils sont donc attentifs aux coûts de sûreté et certains ont même mis en place des plans volontaristes de diminution de ces coûts. En revanche, une majorité<sup>12</sup>, qui bénéficient de la péréquation et ne répercutent donc pas dans la TAP de leur aéroport les coûts complets de leur sûreté, semblent moins enclins à de tels efforts.

---

<sup>12</sup> Cette majorité en nombre d'aéroports ne représente en réalité qu'une part très minoritaire du trafic.



### 3. Les coûts de la sûreté

Les dépenses de sûreté sur les aéroports s'élevaient à 648 M € en 2012 avec la décomposition suivante (en moyenne):

- l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine (IFPBC): 53 % des coûts ;
- l'inspection filtrage des bagages de soute (IFBS): 25 % des coûts ;
- le contrôle des accès en zone réservée (CACZR): 22 % des coûts.

L'IFPBC est donc le principal poste de coût sur lequel des économies doivent être recherchés.

Ces dépenses sont variables selon le trafic des aéroports.

Elles décroissent par passager en moyenne lorsque le trafic croît, avec une exception pour les plus grands aéroports puisque le coût moyen de la sûreté par passager est en 2012 de :

- 9,09 € sur les aéroports de plus de 8 millions de passagers locaux
- 6,65 € sur les aéroports de plus de 1 million de passagers et de moins de 8 millions de passagers locaux
- 11,78 € sur les aéroports ayant un trafic compris entre 100 000 et 1 million de passagers locaux
- 14,72 € pour les aéroports de moins de 100 000 passagers locaux,
- 11,09 € par passager pour les aéroports internationaux d'outre-mer.

Les dépenses de personnel sont prépondérantes 72%

Par la suite, nous étudierons plus particulièrement les coûts de la sûreté sur les aéroports de plus de 100 000 passagers et sur les aéroports d'outre-mer internationaux, ce qui représente 98 % des dépenses de la taxe d'aéroport comme on peut le voir sur le tableau suivant.

## Coût de la sûreté selon les catégories d'aéroports

2012 Réalisé	TRAFIC 2012			COÛTS SÛRETE 2012		
Type Aéroport	Pax locaux	Pax Départ	%	Coûts Sûreté	%	Coût Sûreté / Pax
5 Aéroports de métropole > 8 M pax	116 428 646	58 214 323	72%	529 266 390 €	73%	9,09 €
11 aéroports de métropole entre 1 et 8 M pax	27 455 730	13 727 865	17%	91 342 618 €	13%	6,65 €
26 aéroports de métropole entre 0,1 M et 1 M pax	7 116 022	3 587 910	4%	42 263 672 €	6%	11,78 €
10 aéroports d'outre-mer Internationaux	8 258 685	4 134 318	5%	45 845 109 €	6%	11,09 €
Autres Aéroports	1 830 908	871 898	1%	12 834 667 €	2%	14,72 €
<b>TOTAL</b>	<b>161 089 991</b>	<b>80 536 314</b>	<b>100%</b>	<b>721 552 456 €</b>	<b>100%</b>	<b>8,96 €</b>

On constate que les coûts par passagers décroissent avec le trafic jusqu'à 8 millions de passagers puis augmentent à nouveau pour les grands aéroports.

Les compagnies aériennes supportent des coûts propres en matière de sûreté beaucoup moins importants de l'ordre de 1 € par passager qui seront analysés au paragraphe 3.6.

Pour des raisons de confidentialité les coûts ne sont pas présentés par aéroport mais seulement par catégorie d'aéroport.

### 3.1. La situation des aéroports métropolitains de plus de 8 millions de passagers locaux

Le coût par passager de ces dépenses sur les 5 aéroports de plus 8 millions de passagers locaux est présenté dans le tableau ci après.

5 aéroports appartiennent à cette catégorie (Paris-Poissy, Paris-Orly, Nice-Côte-d'Azur, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence)

Coût sûreté 2012 par passager départ sur les aéroports de métropole de plus de 8 millions de pax					
AEROPORTS	IFBS	CACZR	IFPBC	Coût sûreté	Pax.Départ
Total coût par pax départ aéroports > 8 millions pax	2,16 €	1,88 €	5,05 €	9,09 €	58 214 323
Total coût par pax départ pour aéroports entre 1 million et 8 millions de pax	1,57 €	1,36 €	3,72 €	6,65 €	13 727 865

Sources : Formulaires Taxe Aéroport

IFBS : Inspection Filtrage des Bagages de Soute

CACZR : Contrôle des Accès au côté piste

IFPBC : Inspection Filtrage des Passagers et des Bagages de Cabine

Le coût de la sûreté par passager varie dans un rapport de 1 à 1,3 entre l'aéroport le plus cher et le moins cher.

Tous les aéroports de la catégorie ont tous des coûts supérieurs à la catégorie des aéroports dont le trafic est compris entre 1 et 8 millions de passagers avec un écart de 37 % en moyenne.

### **Cas particulier des aéroports parisiens**

Avec une taxe aéroport d'un montant de 11,5 € par passager, les comptes de la taxe aéroport étaient tout juste équilibrés en 2012 avec un léger excédent.

Mais ADP a décidé en octobre 2012, pour accroître la compétitivité de ses plates-formes, de réduire de 40 % la taxe d'aéroport (-4,6 €) pour les passagers en correspondance, à l'instar d'Amsterdam qui bénéficie d'un abattement de 44 % de sa redevance de sûreté pour ses passagers en correspondance.

Compte tenu d'un nombre de passagers en correspondance de 10,8 Millions, ceci a eu un impact négatif de 50 millions d'euros sur les comptes de la taxe d'aéroport.

Ainsi, sans relèvement tarifaire en 2013 ou 2014, les comptes de la TAP sont devenus fortement déséquilibrés, de l'ordre de 30 M € en 2013 et 60 M € en 2014.

Ce déficit, qui va s'accroître si aucun relèvement tarifaire, n'intervient en 2015 est obtenu malgré une bonne maîtrise des charges de sûreté : -1 % en 2013 et +2 % en 2014 et 2015.

Cette maîtrise des charges s'explique par un certain nombre d'investissements depuis 2010, mais surtout en 2012 et 2013 pour réduire les charges de personnel de sûreté des aéroports.

Ce sont :

la jonction des aérogares A et C entre 2012 et 2013 avec un regroupement des PIF ;

– la centralisation des PIF de l'aérogare 2 F entre 2012 et 2013 ;

– les investissements réalisés à CDG 2 F pour l'inspection filtrage unique (IFU)<sup>13</sup> en 2013 ;

– l'amélioration de l'IFBS d'Orly Sud (mise en ligne des tomographes) en 2011 et 2012 ;

– les multiplexages pour l'IFBS d'Orly ouest, Orly sud, CDG 2EF et CDG 1 et 2 A entre 2010 et 2013 ;

La jonction d'aérogares et la centralisation des PIF suppriment des PIF et l'inspection filtrage unique de CDG 2 EF a permis de ne pas procéder à deux inspections-filtrages successifs pour 4 millions de passagers en correspondance, en provenance d'un pays de la zone Schengen.

Toutes ces optimisations ont coûté en investissement 75 M € entre 2010 et 2013 et ont permis de réduire de 20 M € les charges annuelles de sûreté depuis 2010 avec 11 M €

---

<sup>13</sup> L'inspection Filtrage Unique évite aux passagers en correspondance et en provenance d'un pays de l'espace Schengen d'être à nouveau inspectés filtrés.

de gain en 2013, mais ces gains ne compensent pas la baisse de 50 millions des recettes de la taxe aéroport.

ADP prévoit de nouvelles économies à l'avenir avec l'IFU et l'IFBS du hall 1 d'Orly Ouest en 2014 et 2015 mais pour une économie annuelle beaucoup plus faible de l'ordre de 2 M €.

L'étude du multiplexage des PIF est lancée, mais ce multiplexage n'est actuellement opérationnel dans aucun aéroport européen et est seulement en expérimentation à Bruxelles.

Dans ces conditions, si ADP ne trouve pas des gisements importants d'économies pour l'année 2015, une hausse de la taxe aéroport paraît difficilement évitable en 2015.

### 3.2. La situation des aéroports métropolitains entre 1 millions et 8 millions de passagers

Le coût de la sûreté de cette catégorie de 11 aéroports ( Toulouse, Bordeaux, Beauvais, Nantes, Lille, Montpellier, Ajaccio , Strasbourg, Biarritz, Brest, Bastia) est le plus faible.

Coût sûreté 2012 par passager départ sur les aéroports de métropole de plus de moins de 8 millions de pax et de plus de 1 million de pax					
Total coût par pax départ pour aéroports entre 1 million et 8 millions de pax	1,57 €	1,36 €	3,72 €	6,65 €	13 727 865
Total coûts par pax départ pour aéroports millionnaires	2,05 €	1,78 €	4,80 €	8,63 €	71 942 188

La moyenne de 6,65 € par passager cache des différences de coût importants avec 4 aéroports dont les coûts sont inférieurs à 6 € par passager et 3 aéroports dont les coûts sont supérieurs à 10,8 € par passager.

Les écarts de coûts les plus importants portent sur le contrôle des accès

### 3.3. La situation des aéroports d'outremer

Les coûts des aéroports d'outre-mer sont présentés dans le tableau ci-après pour l'année 2012

Coût 2012 sûreté par passager sur les aéroports outremer à trafic international					
AEROPORTS	IFBS	CACZR	IFPBC	Coût sûreté	Pax Départ
Coût moyen par pax départ pour Aérodrome Outre Mer à Trafic International (2012)	3,54 €	3,25 €	4,29 €	11,09 €	4 134 318
Total coût par pax départ pour aéroports entre 1 million et 8 millions de pax	1,57 €	1,36 €	3,72 €	6,65 €	13 727 865

Les aéroports d'outre-mer étudiés sont au nombre de 10 et ils ont généralement des coûts globalement très élevés à l'exception d'un aéroport important .

4 de ces aéroports ( La Réunion, Pointe à Pitre, Fort de France et Tahiti ) ont un trafic supérieur à 1 million de passagers totaux ,les 6 autres ( Nouméa, Cayenne, Mayotte, St Martin, St Barthelemy et St Pierre ont un trafic supérieur à 100 000 passagers).

On constate un niveau élevé des coûts près de 2 fois supérieur à la moyenne des aéroports millionnaires

Les causes de ces disparités de coûts sont les suivantes :

- Pour l'IFPBC, les filtres passagers sont armés avec un effectif compris entre 5 personnes ( 8 pour 2 filtres) et à 6 personnes (11 pour 2 filtres) avec parfois 1 ou 2 dispatcheurs<sup>14</sup> en amont des filtres.
- Pour le contrôle d'accès, les aéroports d'outre-mer qui ont une grande emprise et sont ouverts H24 ont généralement 2 PARIF (Poste d'Accès Routier d'Inspection Filtrage) armés avec 2 ou 3 personnes contre 1 personne sur des aéroports métropolitains équivalents. En outre-mer, les problèmes de mixité pour les palpations sont traités presque systématiquement avec la présence de 2 agents de sexes opposés à chaque PARIF.

Il existe souvent 1 ou 2 filtres personnels ouverts en permanence ou pendant les horaires d'exploitation, alors qu' il n'en existe pas toujours pour des aéroports avec un trafic comparable

Ainsi le contrôle d'accès coûte en moyenne 2,3 fois plus cher par passager outre-mer qu'en métropole.

- Pour l'IFBS, les aéroports d'outre-mer ont généralement plusieurs équipements identiques de type EDS permettant de regrouper par multiplexage les images sur un même écran, mais ce multiplexage n'est pas toujours mis à profit pour réduire le personnel, de plus les tomographes sont souvent isolés et doivent être alimentés par des manutentionnaires et les EDS sont parfois armés à 2 personnes

Pour toutes ces raisons les coûts de l'IFBS sont 2,3 fois supérieurs à ceux des aéroports métropolitains.

### **3.4. La situation des aéroports avec un trafic compris entre 1 million et 100 000 passagers**

26 aéroports entrent dans cette catégorie.

---

<sup>14</sup> Personne qui oriente les passagers en amont des filtres de sûreté

Coût Sûreté 2012 par passager sur Aéroports Métropolitains ayant un trafic compris entre 100 000 et 1 million de passagers locaux					
AEROPORTS	IFBS	CACZR	IFPBC	Total sûreté	Pax.Départ
Coût moyen sûreté par pax départ Aéroport Province entre 0,1 et 1 Million Pax locaux (2012)	3,24 €	3,06 €	5,46 €	11,77 €	3 590 663
Coût moyen par pax départ pour Aérodrome Outre Mer à Trafic International (2012)	3,54 €	3,25 €	3,72 €	10,51 €	4 134 318

Les coûts par passager de ces aéroports, qui sont au nombre de 26, sont en moyenne du même ordre de grandeur que pour l'outre-mer alors que leur trafic plus faible devrait conduire à un coût plus élevé, mais ils peuvent être très variables dans un rapport de 1 à 3 à trafic égal.

Ainsi, 4 aéroports ont des coûts très faibles inférieurs à 6 € par pax comparables à ceux des grands aéroports les moins chers malgré un trafic faible, mais 6 autres ont des coûts supérieurs à 17 € avec un maximum égal à 21 €.

Les causes de coûts élevés ont généralement pour origine :

- pour l'IFPBC, des PIF passagers armés en trop grand nombre (2 en même temps pour des aéroports dont le trafic ne le justifie pas) ou avec trop d'effectifs pour le trafic.
- pour le CACZR, trop d'agents affectés aux rondes et patrouilles, des durées d'ouvertures trop importantes de PIF personnels et du contrôle d'accès ou trop d'effectifs affectés aux PAR<sup>15</sup> ou PARIFs.
- pour l'IFBS, trop d'effectifs hors pointe pour armer les RX

### 3.5. Indicateurs de coûts de sûreté des aéroports

Une liste synthétique d'indicateurs pour les coûts de sûreté des aéroports a été établie et proposée ci après.

#### Tableau de bord des Indicateurs de coût de sûreté des aéroports

<sup>15</sup> Un PAR (poste d'accès routier) n'a pas d'inspection filtrage du personnel contrairement à un PARIF

Aéroport	trafic départ pax	Coût /pax	1000 Pax/ETP	Coût personnel/Pax	Coût amortissement/Pax	Nombre de 1000 pax par PIF	Taux attente < 10 minutes aux PIF	Nombre de 1000 pax par EDS ou tomographe	Taux de multiplexage IFBS	Nombre de 1000 Pax par pt de contrôle CZAZR
Roissy	30 744 627		11			261	99%	362	235%	1 282
Orly	13 614 265		13			272	97%	349	244%	1 512
Nice	5 590 079		10			224	nc	462	425%	699
Lyon	4 179 927		13			165	90%	199	129%	836
Marseille	4 085 425		10			170	nc	257	105%	817
Toulouse	3 746 073		18			208	98%	416	167%	624
Bordeaux	2 191 017		13			183	99%	365	200%	730
Nantes	1 940 442		17			296	nc	296	400%	591

Il s'agit d'indicateurs généraux ramenés au passager concernant les coûts de la sûreté, les coûts de personnel, la productivité du personnel, les charges d'amortissement puis de 5 indicateurs liés aux postes de coût spécifique à la sûreté :

- le nombre de passagers par ligne de PIF et le taux d'attente aux filtres de sûreté de moins de 10 minutes.
- le taux de multiplexage<sup>16</sup> pour l'IFBS et le nombre de passagers par EDS ou tomographe
- le nombre de passagers par point de contrôle en zone réservée.

L'indicateur temps d'attente aux filtres n'a pas pu être rempli pour tous les aéroports, car ces derniers n'ont pas les mêmes indicateurs pour mesurer ce temps, pour le tableau de bord, on a pris l'indicateur suivi par ADP soit le pourcentage de passagers attendant moins de 10 minutes.

Les chiffres concernant les coûts ont volontairement été portés en blanc pour des raisons de confidentialité.

Cette liste d'indicateurs très simple met en évidence les principales caractéristiques des aéroports comparés en matière de coût sûreté.

### 3.6. Les coûts pour les compagnies aériennes

Outre la TAP qui leur est facturée par les exploitants aéroportuaires, les compagnies aériennes supportent en propre des coûts liés à la sûreté.

Ce sont les coûts liés :

- à la surveillance des aéronefs qui est à la charge des compagnies en dehors des parties critiques, au pastillage des avions, à l'achat de badges pour le personnel travaillant en ZSAR (zone de sûreté à accès réservée),
- aux formations sûreté pour le personnel sol et le personnel navigant,
- au gardiennage et aux postes d'inspection filtrage dans les zones de maintenance des avions,

<sup>16</sup> Ce taux est égal au nombre d'équipements divisé par le nombre d'opérateurs surveillant ces équipements

- aux charges de leur personnel propre dédié à la sûreté,
- à la sûreté du fret qui est à la charge des opérateurs et pas de la taxe aéroport.
- à la redevance acquittée à la DSAC pour son activité de surveillance par les compagnies aériennes détenant un agrément de sûreté.

L'ensemble de ces coûts pour la compagnie Air France<sup>17</sup> et pour l'année 2012 est de 1,62 € par passager ,ce qui représente 18 % du coût moyen supporté par les aéroports à travers la TAP , et 27,36 € par tonne de fret.(source Air France).

---

<sup>17</sup> La mission n'a pas pu obtenir les coûts d'autres compagnies



## 4. La sûreté aéroportuaire en Europe

### 4.1. Le financement, la régulation et le contrôle des mesures de sûreté

Le tableau ci-après résume les situations très différentes rencontrées en Europe pour le financement, la régulation, la stratégie et la surveillance des mesures de sûreté.

Il a été établi à partir d'un questionnaire envoyé aux autorités de l'aviation civile sauf pour l'Allemagne qui n'a pas répondu.

#### Financement et régulation de la sûreté en Europe

Questions	Taxe ou redevance	péréquation	Que finance la taxe ou redevance ?	Que finance l'Etat hors les taxes	Approbation tarifs par Etat	Consultation compagnies	Effectifs Stratégie	Effectifs surveillance
France	taxe	en partie	toute la sûreté +sslia	rien	oui	pas formellement	58 DTA et STAC	113 DSAC 705 GTA
Espagne	redevance + taxe	oui	surveillance par l'Etat taxe	rien ou peu	oui	oui	33 AESA	33 Guardia Civil
Pologne	redevance	non	nil	très peu	oui si plus de 5 millions de pax	oui si plus de 5 millions de pax	15 personnes CAA	
Italie	2 redevances	non	IFPBC et IFBS	rien ou peu	oui	oui	48 personnes ENAC et 18 ministère intérieur	
Suisse	1 redevance ou pas	non	tout sauf les marshals	rien	oui	oui si plus de 5 millions de pax	13 personnes FOCA	
Royaume Uni	2 redevances pour certains aéroports	non	tout	rien	oui si plus de 5 millions de pax	oui si plus de 5 millions de pax	50 DOT	100 CAA
Suède	1 redevance	oui	IFPBC et IFBS	rien	oui	oui	2 inspecteurs ATS	6 inspecteurs ATS
Portugal	1 redevance	non	tout	rien	oui	non	14 personnes CAA	
Pays Bas	1 redevance	non	tout	rien	non	non	12 ministère justice	200 royal marechaussee
Allemagne	1 redevance +1 taxe pour le personnel sûreté Etat	non	IFPBC et IFBS	rien	?	?	?	?

Ainsi le financement est généralement assuré par une ou deux redevances spécifiques en Espagne, en Pologne, en Suède, au Portugal, aux Pays-Bas à laquelle s'ajoute une taxe pour la surveillance en Espagne, et en Allemagne pour le financement du personnel de sûreté de l'État. Au Royaume-Uni et en Suisse, la situation est variable selon les aéroports : certains ont une redevance spécifique, d'autres intègrent les coûts de sûreté dans la redevance passager (Londres, Zurich).

La redevance ne finance pas le contrôle des accès en Allemagne, Italie, Suède ou au Royaume-Uni. Lorsque deux redevances existent, l'une est liée au passager, l'autre au bagage de soute.

Il existe une péréquation totale entre les aéroports en Espagne et en Suède où les tarifs des redevances de sûreté sont uniformes entre tous les aéroports et il n'existe aucune péréquation dans les autres pays étudiés sauf en France où la péréquation est partielle.

Les tarifs des redevances sont approuvés par l'État et les compagnies sont généralement consultées formellement.

La stratégie et la surveillance de la sûreté aéroportuaire sont généralement assurées par 2 autorités ministérielles distinctes ou par une agence spécifique.

Les effectifs consacrés à la surveillance locale de la sûreté sont beaucoup plus importants en France que dans les autres pays européens car la GTA a des effectifs nombreux dédiés à cette mission.

## 4.2. Les redevances de la sûreté en Europe

Les redevances et taxes sûreté de 58 aéroports européens importants, totalisant un trafic de 772 millions de passagers sur 17 États différents, ont été recensées pour déterminer les charges de sûreté supportées par les compagnies aériennes en 2013 à partir d'un guide tarifaire de l'IATA.

Des aéroports importants comme Londres, Zurich et Dublin ont été exclus, car ils n'ont pas de redevance sûreté spécifique

Pour pouvoir comparer ces charges, il a été opéré un redressement en enlevant de l'assiette de ces redevances les coûts du contrôle des accès (CACZR) à hauteur de 22 % des coûts de sûreté pour tous les aéroports sauf ceux des aéroports allemands, italiens, britanniques et suédois qui n'incluent pas ces charges dans les redevances ou taxes de sûreté.

Ce montant de redevances redressées a été comparé à la partie de la TAP 2013 des aéroports français métropolitains de plus de 1 million de passagers, dédiée à la sûreté, hors CACZR, et le résultat de cette comparaison figure en annexe 6 et est résumé sur le tableau ci-après :

**Redevances sûreté hors CAZR des aéroports européens**

Trafic en Millions de Pax 2012	Redevances sûreté redressées 2013	Moyenne Etat Redressée	Indice redressé
144	16 aéroports français avec la majoration nationale	7,96 €	135
173	8 aéroports allemands	6,35 €	108
116	4 aéroports espagnols	3,22 €	55
80	6 aéroports italiens	4,18 €	71
48	7 aéroports britanniques	4,95 €	84
27	3 aéroports suédois	4,54 €	77
186	14 aéroports autres en Europe	6,60 €	112
773	58 aéroports européens avec France	5,89 €	100

Ce tableau montre que les aéroports français de plus de 1 million de passagers sont en moyenne 35 % plus chers pour les compagnies aériennes que les autres aéroports européens, mais on peut remarquer que la moyenne européenne est très abaissée par les tarifs particulièrement bas de la sûreté appliqués en Espagne et en Italie.

Les aéroports français sont en moyenne 25 % au-dessus des aéroports allemands, 60 % au-dessus de ceux des aéroports britanniques qui ne prennent pas en compte Londres, 75 % au-dessus des aéroports suédois, et 21 % au-dessus des tarifs des autres pays européens hors Espagne et Italie.

Les aéroports italiens et espagnols ont des tarifs très bas mais il est possible qu'ils bénéficient de subvention ou de prestation de leurs États pour un montant financier qu'il n'a pas été possible de connaître.

Les aéroports français étudiés sont handicapés par la majoration de 1,25 € payée sur tous les aéroports et destinée à la péréquation qui bénéficie surtout aux aéroports d'outremer et aux aéroports de moins de 1 million de passagers.

Si on supprime la partie <sup>18</sup>(0,78 € en province et 0,88 € à Paris) de la péréquation affectée à la sûreté hors CACZR de l'assiette des redevances, les tarifs des aéroports français sont encore en moyenne, de 12 % au-dessus des aéroports allemands, 42 % au-dessus de ceux des aéroports britanniques et 8 % supérieurs à ceux des aéroports des petits pays en matière de transport aérien (Suisse, Pays-Bas, Danemark, Belgique, Autriche, Hongrie, Norvège, Finlande, Lettonie)

### Redevances sûreté hors CACZR aéroports européens hors majoration pour les aéroports français

Trafic en Millions de Pax 2012	Redevances sûreté redressées 2013	Moyenne Etat Redressée	Indice redressé
144	16 aéroports français sans la majoration nationale	7,11 €	125
173	8 aéroports allemands	6,35 €	111
116	4 aéroports espagnols	3,22 €	56
80	6 aéroports italiens	4,18 €	73
48	7 aéroports britanniques	4,95 €	87
27	3 aéroports suédois	4,54 €	79
186	14 aéroports autres en Europe	6,60 €	115
773	58 aéroports européens avec France	5,71 €	100

Si on examine le niveau de ces tarifs redressés par catégorie d'aéroports, en classant d'une part, les aéroports internationaux de plus de 20 millions de passagers locaux, et d'autre part les aéroports régionaux de moins de 20 millions de passagers locaux, en gardant la péréquation, on voit que les aéroports parisiens sont en moyenne 43 % plus chers que leurs concurrents européens et que les aéroports régionaux français ont un écart de tarif moyen seulement de 21 % avec ceux des aéroports régionaux européens

<sup>18</sup> La péréquation sert à financer le SSLIA et la sûreté, Elle a été affectée à 9 % au SSLIA à Paris et 20 % en province, et à 78 % à la sûreté hors CACZR à Paris comme en province.

## Redevances sûreté redressées par catégorie d'aéroports

Catégories d'aéroports	tarif redressé	Indice
13 aéroports régionaux de plus de 20 millions de pax	6,39 €	100
2 aéroports français de plus de 20 millions de pax	9,16 €	143
45 aéroports régionaux européens	4,99 €	100
14 aéroports français régionaux	6,04 €	121

Cet écart de tarif se réduit significativement si on enlève la partie de la péréquation de 1,25 € affectée à la sûreté (hors CACZR) pour les aéroports de province puisqu'il devient égal à 10 % avec les aéroports européens, mais moins pour les aéroports parisiens qui sont toujours 33 % plus chers que les grands aéroports européens.

## Redevances sûreté redressées par catégorie d'aéroports hors majoration pour les aéroports français

Catégories d'aéroports	tarif redressé	Indice
13 aéroports régionaux de plus de 20 millions de pax	6,23 €	100
2 aéroports français de plus de 20 millions de pax sans majoration nationale	8,27 €	133
45 aéroports régionaux européens	4,77 €	100
14 aéroports français régionaux sans majoration nationale	5,26 €	110

Par catégorie d'aéroports, on peut en conclure que la péréquation nationale par passager explique environ 50 %<sup>19</sup> des écarts de tarifs des grands aéroports de province avec les aéroports régionaux européens, mais seulement 23 %<sup>20</sup> des écarts de tarifs des aéroports parisiens avec les grands aéroports internationaux européens.

### 4.3. Coûts de la sûreté des aéroports européens

Il est difficile de se faire une idée précise du coût de la sûreté des aéroports européens, les informations obtenues étant soit confidentielles, soit ne présentant pas une garantie suffisante de leur exhaustivité ni de leur comparabilité directe avec les coûts des aéroports français évalués selon nos critères.

Dans ces conditions, la mission a comparé des indicateurs de coûts liés aux investissements et des indicateurs liés au fonctionnement ou la qualité de service entre 8 aéroports français et 18 aéroports européens

<sup>19</sup> L'écart de 21 % devient égal à 10 % pour la province sans la majoration

<sup>20</sup> L'écart de 43 % devient égal à 33 % pour Paris sans la majoration

Pour des raisons de confidentialité, les indicateurs n'ont pas été donnés par aéroport mais par groupe d'aéroports.

- Indicateurs de coût liés aux investissements.

3 indicateurs de coûts liés aux investissements de sûreté pour 18 aéroports européens (les 3 indicateurs ne sont pas disponibles sur tous les aéroports) et 8 aéroports français :

- un indicateur lié au nombre de passagers par ligne de PIF
- un indicateur lié au nombre de passagers par 'équipements IFBS (EDS ou tomographes)
- un indicateur lié au nombre de passagers par accès à la zone réservée

La mission a exploité pour calculer ces indicateurs des questionnaires envoyés aux aéroports européens par la société D Little dans le cadre d'une étude faite par cette société pour le compte de l'ACI (Association internationale des aéroports) de langue française.

Ces indicateurs qui sont corrélés aux coûts de l'IFPBC, l'IFBS et le CACZR sont présentés par catégorie d'aéroport pour des raisons de confidentialité sur le tableau suivant pour :

- les aéroports de plus de 20 millions de passagers locaux  
(en France, Roissy et Orly, en Europe, Francfort, Heathrow, Gatwick, Stockholm et Copenhague)
- les aéroports avec un trafic départ compris entre 8 et 20 millions de passagers locaux (en France, Nice, Lyon et Marseille, en Europe, Bruxelles, Milan-Malpensa, Genève, Hambourg, Budapest, Milan-Linate)
- les aéroports avec un trafic départ compris entre 3 et 8 millions de passagers locaux (en France, Toulouse, Bordeaux et Nantes, en Europe, Charleroi, Bristol, Bologne, Hanovre, Vérone, Naples et Riga)

### Indicateurs de coûts comparés entre les aéroports français et européen

Catégories d'aéroports par trafic en millions de pax locaux	1000 pax* /PIF	1000 pax* /accès	1000 pax*/EDS
2 aéroports français > 20 M pax	264	1 352	278
5 aéroport européens > 20 M pax	393	1 832	831
8 M pax <3 aéroports français < 20 M pax	182	618	372
8 M pax <6 aéroports européens <20 M pax	379	1 064	1 195
3 M pax <3 aéroports français< 8 M pax	214	647	399
3 M pax <7 aéroports européens < 8 M pax	405	561	726
Nombre de réponses d'aéroports non français supérieurs à 20 millions de pax	5	3	1
Nombre de réponses d'aéroports non français de plus de 8 et moins de 20 millions de pax	6	6	3
Nombre de réponses d'aéroports non français de moins de 8 millions de pax	7	7	4

\* 1000 pax locaux

Cette analyse montre que les aéroports français sont surdimensionnés en nombre de lignes de PIF et aussi en équipements techniques de type EDS par rapport aux aéroports européens de taille comparable.

Le taux d'équipements des aéroports parisiens en lignes de PIF est de 49 % supérieur à 5 de ses concurrents européens, et près de 3 fois plus élevé en nombre d'EDS qu' à Copenhague, seul aéroport dont on connaît le nombre d'EDS

Les 6 aéroports régionaux français ont près de 2 fois plus de PIF par passager que 13 de leurs concurrents européens de moins de 20 millions de passager locaux et ils ont plus de 2 fois plus d'EDS que 7 de ces 12 aéroports pour lesquels cette information est disponible.

Ce raisonnement pour l' IFPBC ne tient pas compte des passagers en correspondance dont une partie n'est pas inspectée filtrée du fait de l'inspection filtrage unique, ces ratios de productivité devraient être redressés pour les plate-formes ayant un fort trafic de correspondance, mais en l'absence de ces données sur tous les aéroports, ces chiffres n'ont pas été corrigés.

Cette constatation semble également vraie pour le contrôle d'accès, des aéroports de plus de 8 millions de passagers locaux mais pas pour les petits aéroports régionaux de moins de 8 millions de passagers locaux qui en France ont moins d'accès à la zone réservée qu'ailleurs en Europe.

Le nombre de lignes de PIF et dans une moindre mesure du fait du multiplexage, le nombre d'équipements techniques EDS, étant fortement corrélés aux effectifs d'agents de sûreté, ce sur-investissement se traduit par des effectifs plus nombreux et explique en grande partie les écarts de coûts et de tarifs entre les aéroports français et les aéroports européens.

D'autres éléments de comparaisons portant l'exploitation de la sûreté ont été étudiés et présentés ci après. Ce sont :

- l'armement en personnel de 2 PIF adjacents
- le pourcentage de temps d'attente aux PIF à moins de 10 minutes
- la durée de validation des badges de sûreté
- la durée minimale d'une vacation pour les agents de sûreté

• Divers indicateurs de coûts de fonctionnement sûreté

	Effectif armement 2 PIF	Temps attente à 10'	Durée badges	Durée mini vacations
Aéroports français	8/11	97 % à 99 %	3 ans	4 à 6 h*
Aéroports allemands	9/13	90%	5 ans	?
Aéroports italiens	7	90%	5 ans	4 à 5 h
Aéroports britanniques	10/11	90 % à 99 %	5 ans	4 à 8 h**
Aéroports belges	10/11	95,00%	5 ans	3 h
Autres Aéroports euro	7,5/10	?	2 à 5 ans	4 h
d'aéroports non français	19	10	11	9

\* ADP seul a en France ou une durée minimum de vacation des ADS de 6 h

\*\* Hors Paris seul Gatwick a une durée minimale de vacation des ADS supérieure à 5 h et égale à 8 h et Bruxelles a une durée minimale de 3 h

On peut conclure de ce tableau que les aéroports français ont des effectifs aux PIF comparables à leurs concurrents européens et des temps d'attente aux PIF inférieurs aux aéroports italiens qui ont moins d'effectif.

Pour les durées minimales de vacation, ADP avec une durée minimale de vacation de 6 h a moins de souplesse pour utiliser son personnel que 7 autres aéroports européens sur 8 et seul l'aéroport de Gatwick a des durées supérieures.

La durée de validité des badges est partout de 5 ans<sup>21</sup> sauf en France, à Copenhague où elle est de 3 ans et à Budapest où elle est de 2 ans.

<sup>21</sup> Source Air France pour la durée de validité des badges en Allemagne et au Royaume Uni

## 5. Les causes du coût élevé de la sûreté

### 5.1. La complexité et l'évolution constante de la réglementation

La réglementation de la sûreté aéroportuaire française est construite sur la base de la réglementation européenne avec très peu d'écarts par rapport à ce socle, mais cette réglementation est complexe et elle est en sans cesse en évolution.

Il ne se passe pas une année sans qu'une nouvelle mesure vienne renchérir les coûts : en 2012 les nouvelles normes en matière de formation, en 2013 l'obligation de mettre en place des rondes en patrouilles dans les zones côté piste et la certification des agents de sûreté, en 2014 l'obligation d'équiper les aéroports d'équipements de détection d'explosifs liquides (LEDS) et en 2015 l'obligation d'équiper les aéroports de plus de 500 000 passagers de détecteurs de traces d'explosifs (obligation étendue à tous les aéroports en 2016).

### 5.2. L'organisation de la sûreté dans les aéroports de province ou d'outre-mer

L'organisation de la sûreté dans les aéroports impose un certain nombre de mesures dans les aérogares, les zones de tri bagages et sur l'emprise du côté piste qui peuvent être très variables en termes de charges de personnel selon les aéroports.

En effet, les normes de sûreté induisent des contraintes pour l'exploitation en limitant les accès côté piste aux passagers et au personnel aéroportuaire et les aéroports n'ont pas tous fait les mêmes choix techniques pour respecter ces normes.

Ainsi, certains aéroports ne regroupent pas toujours leurs PIF (Poste d'Inspection Filtrage) passagers et ont des PIF isolés plus consommateurs en personnel.

Certains aéroports arment 2 PIF adjacents avec 11, 10, 9 agents de sûreté, d'autres avec 8 agents. À trafic égal, un aéroport fera passer le personnel aéroportuaire par un PIF réservé au personnel ce qui est coûteux en personnel mais est fluide en termes d'exploitation, un autre le fera passer par les filtres passagers parce qu'il n'a pas ouvert de PIF personnel, d'autres encore font le choix de regrouper les PIF personnels avec les RX hors format, ce qui réduit d'une personne les effectifs pendant tous les horaires d'exploitation.

Certains aéroports ont des dispatcheurs qui orientent les passagers en amont des filtres pour réduire les temps d'attente, parfois sur certains vols, ou pendant les mois les plus chargés, d'autres toute l'année.

Côté piste, sur un aéroport de 4 millions de passagers, on peut avoir une seule entrée dans la partie critique (partie de l'aéroport où pour pénétrer, 100 % des personnes doivent être inspectées filtrées) ou 5 entrées et sur certaines plates-formes d'un trafic moindre, ces entrées peuvent être armées avec deux personnes en permanence (un homme et une femme pour les palpations de sûreté) 24 h sur 24 ou seulement à certaines heures alors que parfois elles ne sont armées qu'avec une seule personne (généralement un homme), ce qui induit un temps d'attente lorsqu'une personne de



sexe opposé doit se faire palper pour pénétrer dans la partie critique, mais coûte beaucoup moins cher.

En zone réservée côté piste, les rondes et patrouilles obligatoires depuis mars 2013 peuvent être réalisées par 1 personne 16 h par jour sur un aéroport ou par 2 personnes 24 h par jour sur un aéroport comparable.

Dans la zone de contrôle des bagages de soute existent des équipements détecteurs d'explosif appelés EDS ou tomographe qui, lorsqu'ils sont identiques et lorsqu'ils sont multiplexés, peuvent être surveillés sur un seul écran par un seul opérateur. Le multiplexage permet ainsi de surveiller jusqu'à 4 EDS avec un seul opérateur au lieu de quatre précédemment. Sur certains aéroports, ce multiplexage, qui n'est possible que sur les aéroports ayant au moins 2 EDS, donc dans la pratique dépassant 1,5 million de passagers, n'existe pas ou s'il existe, ne conduit pas une réduction des effectifs.

Sur les aéroports plus petits entre 500 000 et 1,5 millions de passagers, il existe généralement un seul EDS qui reçoit tous les bagages et qui oriente les bagages douteux vers un tomographe au débit plus lent mais avec une précision plus grande.

Or, si un opérateur est derrière l'EDS, il peut éviter à beaucoup de bagages d'aller automatiquement vers le tomographe, car l'opérateur est plus compétent que la machine, mais certains aéroports d'un trafic supérieur à 1 million de passagers font le choix pour limiter les coûts de ne pas mettre d'opérateur pour surveiller l'EDS en dehors des pointes de trafic et envoient tous les bagages en saturation vers le tomographe qui avec son opérateur peut contrôler tous les bagages qui lui arrivent alors que d'autres aéroports placent une personne ou deux personnes derrière l'EDS.

Plus l'aéroport est grand, plus il y a d'équipements et d'entrées dans les parties critiques et plus les choix pour respecter les normes de sûreté sont multiples. De plus, certains aéroports ont une grande emprise avec des installations dispersées, d'autres (notamment lorsqu'ils accueillent une part importante de compagnies à bas coût, voire leur sont totalement dédiés) ont des passagers emportant très peu de bagages, ce qui diminue la charge de travail par passager.

On constate que les grands aéroports commencent à se préoccuper de ces choix techniques pour réduire les coûts et des travaux importants viennent d'être entrepris dans ce sens à Roissy (multiplexage en 2012 et Inspection filtrage unique en 2013) à Orly (multiplexage en 2014 et mise en ligne des tomographes en 2013), Montpellier (regroupement des filtres passager en 2013), Marseille (multiplexage pour l'IFBS en 2014), Nice (regroupement des PIF du terminal 1 en 2016). Ces investissements sont très vite rentabilisés sur ces aéroports, car ils peuvent permettre d'économiser jusqu'à plusieurs dizaines d'ETP.

Cette multiplicité de situations rend très difficile les comparaisons entre aéroports mais la mission a pu constater que certains sont plus imaginatifs que d'autres pour diminuer les coûts. Par ailleurs, on observe que le mécanisme de la péréquation nationale de la TAP est peu incitatif à la réalisation de gains de productivité pour les aéroports qui en bénéficient, en général des aéroports de faible trafic.

### **5.3. La sûreté dans les aéroports parisiens**

La sûreté des aéroports parisiens reposait en 2012 sur 3 659 agents de sûreté, 209 postes d'inspection filtrage, 37 points d'accès à la zone côté piste et 415 équipements techniques de type tomographe, EDS ou RX. Il n'a pas été possible à la mission de déterminer si tous ces postes de coûts sont indispensables à la bonne application des normes.

Aéroports de Paris justifie les causes de surcoûts des aéroports parisiens par les raisons suivantes :

- Des amortissements importants liés aux investissements faits pour réduire les coûts des personnels de sûreté. Ces investissements dits d'optimisation représentaient 33 % des amortissements en 2012.
- Des investissements et du personnel dimensionnés pour les pointes avec des pointes particulièrement importantes à Orly sud le matin et en début d'après midi, à CDG 2 E-F 5 fois par jour pour le hub d'Air France et le trafic en correspondance qui n'existe pas à ce niveau en province.
- Des coûts spécifiques au trafic international comme le nombre de bagages en soute ou les mesures spécifiques qui doivent être prises pour orienter certaines catégories de passagers peu habitués à voyager.
- La conception peu optimisée de certaines aérogares anciennes comme CDG 1 avec 7 zones de PIF ou Orly Sud avec 4 zones de PIF.
- Des durées de vacation du personnel de 6 heures minimales supérieures à la province à cause du temps de transport du personnel depuis son domicile mais aussi supérieurs à ses principaux concurrents européens.

La mission partage ces arguments qui contribuent à des coûts plus élevés qu'en province et a identifié aussi quelques spécificités à ADP qu'elle n'a pas rencontrées en province qui pèsent sur la taxe aéroport mais de façon marginale comme :

- Une expérimentation faite pour le compte de la DTA de profilage<sup>22</sup> avec 50 agents et un coût annuel de 3 M €.
- La prise en compte par la taxe aéroport, avec l'accord de la DGAC en 2005, d'une partie du tri bagages pour 60 M € ou 6 M € d'amortissement.

La mission estime que toutes ces raisons contribuent à des coûts sensiblement plus élevés des aéroports parisiens par rapport aux aéroports de province pour la sûreté mais probablement pas dans les proportions rencontrées.

La mission a constaté des coûts très différents selon les aérogares de la sûreté qu'Aéroports de Paris n'avait pas identifiés et que la société justifie a posteriori en partie.

Elle pense que la société doit poursuivre l'étude d'optimisation des coûts de la sûreté entreprise depuis 2 ans qui ont conduit à 20 M € d'économies pour toutes les aérogares et qu'une analyse fine et exhaustive de tous les postes de dépenses en équipements, poste d'inspection filtrage, accès à la zone côté piste, armement en personnel des postes précédents pourrait conduire à une diminution significative des coûts sur plusieurs années, à périmètre réglementaire identique.

---

<sup>22</sup> Cette expérimentation consiste à contrôler de façon plus approfondie les passagers ayant comportement paraissant anormal

Toutefois, compte tenu des nouvelles normes d'équipements sur les tomographes en 2017, du déficit actuel de plus de 50 M € de la TAP d'ADP qui est la conséquence de l'abattement de 40 % sur les passagers en correspondance, ces nécessaires recherches d'optimisation des coûts de la sûreté sur les plates-formes d'ADP ne permettront peut-être pas d'éviter un nouveau relèvement de la TAP en 2015 ou 2016.

#### **5.4. Les contraintes sociales**

Le code du travail en France induit des surcoûts importants pour les contrats à durée déterminée et il existe des contraintes en matière de temps partiel qui n'existent pas ailleurs en Europe.

Ainsi, en juillet 2014, la loi du 14 juin 2013 contre la précarité interdit des durées de travail hebdomadaires de moins de 24h pour les nouveaux contrats de travail et cette interdiction sera étendue au 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour les contrats en cours. Or les métiers de la sûreté aéroportuaire sont à activité saisonnière et donc propice au temps partiel.

Ce sont des métiers fortement syndicalisés comme beaucoup de métiers de l'aérien et les grèves nationales de 2002 et 2011 ont conduit les entreprises de sûreté, selon leur syndicat professionnel, à accorder des conditions de rémunération supérieures de 30 % aux autres métiers de la sécurité.

Le statut des agents de sûreté aéroportuaire est réglé par la convention collective des entreprises privées et, en particulier, son annexe VIII qui définit notamment les points suivants :

- 7 types d'emplois : agent d'exploitation de sûreté, profileur, opérateur qualifié de sûreté, opérateur confirmé de sûreté, coordinateur, chef d'équipe et superviseur ;
- les durées de formation qui varient de 33 heures à 107 heures selon les emplois et les domaines d'intervention (IFBS, IFPBC, Fret, etc.);
- les coefficients de calcul des salaires, hors cadres, compris entre les indices 140 et 255 comparés à la fourchette 120-275 pour le reste de la profession<sup>23</sup> ;
- un système de primes : prime annuelle de sûreté et prime de performance représentant ensemble un mois et demi de salaire.

Cette convention garantit, en outre, la reprise à l'identique du personnel en cas de changement de prestataire en fin de contrat avec l'aéroport.

Selon le SESA, le coût horaire de la sûreté aéroportuaire est de 32 € en moyenne en France contre 28 € en Allemagne, ce qui constituerait un handicap de compétitivité de nos aéroports.

#### **5.5. Les contraintes réglementaires et administratives spécifiques**

- La durée des formations pour le personnel travaillant sur les aéroports

Les formations liées à la sûreté aéroportuaire sont précisées dans le règlement européen UE 185/2010 et dans 2 arrêtés français, l'arrêté du 21 septembre 2012 et l'arrêté du 24 octobre 2012.

---

<sup>23</sup> Actuellement 70 % des agents de sûreté aéroportuaire sont au coefficient 160 alors que pour le reste de la profession c'est le coefficient 140.

Or la réglementation européenne exige seulement l'acquisition de compétences pour mettre en œuvre des contrôles de sûreté et une formation périodique pour les maintenir (sur 5 ans, ou 3 ans pour les opérateurs en imagerie). La réglementation française a précisé ces exigences en indiquant des durées minimales de formation nécessaire pour obtenir et maintenir ces compétences.

Ces formations visent notamment les personnels remplissant des fonctions d'inspection-filtrage (tels que les Agents de Sûreté Aéroportuaire opérant pour les exploitants d'aérodrome) et ceux qui mettent en œuvre d'autres contrôles de sûreté dits « contributeurs sûreté » dans l'ancienne réglementation (à l'image des personnels des compagnies aériennes ou d'autres entités).

À titre d'exemple, certaines compagnies aériennes ont confié la réalisation des activités de fouille et de protection de ces aéronefs à la fois aux personnels sols et navigants (formation 11.2.3.6 et 11.2.3.7 de la réglementation) et doivent donc dispenser la formation associée aux deux catégories de personnels. La durée minimale de formation de chaque module est de 3h30. Toutefois, ces durées cumulatives peuvent être réduites et adaptées lorsque plusieurs modules avec des objectifs pédagogiques identiques sont suivis ou lorsqu'une partie des compétences est acquise par d'autres moyens pédagogiques (formation pratique par exemple).

Les compagnies aériennes trouvent ces formations trop longues, au regard de leur expérience avant la publication de l'arrêté en 2012. À ce titre, Air France, qui a par ailleurs introduit un recours avec la FNAM devant le conseil d'État en 2013, estime que les durées de formation des personnels sol et des personnels navigants sont plus longues que celles de l'ancienne réglementation datant de 2003, et évalue le surcoût résultant de ces durées de formation à 11 M € pour son personnel.

La compagnie Air France, au cours des deux dernières années, a adapté le contenu des formations initiales délivrées à l'ensemble de ses personnels et a vu ses formations récemment approuvées par la DGAC. Toutefois, pour des raisons organisationnelles, Air France ne profite pas de certaines possibilités offertes réglementairement telles que :

- la dispense de sensibilisation du personnel à la sûreté (11.2.6.2) de 3 h en initial et de 2 h en périodique pour les personnels ayant des formations métiers sûreté comme les personnels navigants,
- certaines des formations sont délivrées sur un cycle triennal lorsque la réglementation fixe un minimum à une fois tous les 5 ans.

Air France a calculé qu'il était plus économique pour elle de bloquer les formations du personnel en une fois tous les 3 ans qu'en plusieurs fois sur un cycle de 5 ans

Donc le surcoût de la formation des personnels d'Air France ne peut pas être entièrement imputé à la nouvelle réglementation mais est en partie lié au maintien de la durée de certaines formations comme la sensibilisation à la sûreté sur un cycle de 3 ans.

Cependant, les compagnies aériennes dans leur ensemble, pensent que les durées des formations aux différents modules des « contributeurs », toutes égales à 3h30 pourraient être réévaluées et raccourcies. La DGAC compte tenu de l'expérience acquise, est disposée à réétudier ces durées en ce qui concerne le maintien de compétence des formations des personnels « contributeurs » des transporteurs aériens.

- Le CNAPS qui prélève 0,5 % sur les marchés de sûreté

Le Conseil National des Activités de Prévention et de Surveillance (CNAPS) prélève une commission de 0,5 % sur tous les marchés de sûreté pour rémunérer ses frais de gestion, soit de l'ordre de 2 M € pour les seuls marchés des entreprises du SESA.

- La durée de validation des badges limitée à 3 ans

Cette limitation de durée à 3 ans a comme conséquence la facturation d'un badge tous les 3 ans au lieu de tous les 5 ans comme la réglementation européenne le permet.

De plus, cette période de validité de l'habilitation préfectorale de 3 ans inférieure aux 5 ans prévus par la réglementation européenne rend difficile la planification des formations sûreté des compagnies aériennes et les contraint dans les faits à suivre les formations de fouille et de protection des aéronefs tous les 3 ans,

Le coût de cette mesure est de l'ordre de 3 M € pour la fabrication des badges et la formation périodique des titulaires des 80 000 badges de Paris et des 60 000 badges de province mais il est responsable aussi d'une grande partie des surcoûts de formation évoqués par Air France, puisque cette compagnie estime qu'organiser ses formations sur un cycle de 5 ans lui ferait économiser 8 h de formation sur 15 ans pour 22 000 agents, soit environ 1 M€.

La DTA est opposée à ce que cette durée d'habilitation des badges passe à 5 ans sauf si elle s'accompagne d'un processus de vérification et de retrait intermédiaire des habilitations, car elle pense que cela aurait un impact négatif sur le niveau de sûreté des aéroports, l'expérience montrant qu'une personne peut se radicaliser et passer à l'acte en moins de 5 ans.

Elle estime en outre, qu'un processus de vérification intermédiaire s'avérerait difficile et long à mettre en œuvre.

La mission estime cependant que pour des raisons de simplification administrative et de coût pour le transport aérien, la DGAC devrait étudier des durées d'habilitation, et donc de validité des badges de 5 ans au lieu de 3 ans.

- les normes techniques des appareils de sûreté

Le nombre d'équipements de détection des explosifs liquides ou en gel (LEDS pour Liquid Explosif Detection System) certifié en France est plus faible que l'ensemble des LEDS certifiés dans la majorité des autres pays européens. Les gestionnaires d'aéroport considèrent que cette limitation peut affecter leur capacité à acquérir les équipements requis au meilleur coût sans pour autant avoir donné à la mission des éléments quantitatifs à l'appui de cette affirmation.

Le constat pour les LEDS est exact, mais il n'y a pas de différence pour les EDS (Explosive Detection System) qui sont utilisés pour les bagages de soute et dont les prix d'acquisitions sont très supérieurs (selon les standards 230 K€ à 1 600 K€ pour les EDS et 500 € pour un LEDS de type A à 600 K€ pour un LEDS de type C).

Cette différence pour les LEDS découle de la décision de la France de compléter le protocole de test de la CEAC perméable à des menaces jugées crédibles par le

SGDSN. Elle est importante pour les standards 1 (interdit après le 30/1/2016) et 2 des LEDS et disparaît pour le standard 3.

- Le financement de la sûreté par une taxe

Le financement de la sûreté par une taxe plutôt que par une redevance crée les surcoûts suivants pour les gestionnaires d'aéroport et donc pour le transport aérien :

- La TVA n'est pas récupérable compte tenu des dispositions de la loi de finances ayant instauré la taxe aéroport, contrairement à une redevance.
- La taxe aéroport est perçue par l'État qui la redistribue aux aéroports avec des frais de gestion qui s'élèvent à 0,5 % de son produit soit de l'ordre de 4,5 M €.
- Les exploitants d'aéroports et les services de l'État sont moins vigilants à faire peser des dépenses sur une taxe que sur une redevance, surtout quand une partie de ces dépenses est financée par la péréquation nationale.

- Les lourdeurs administratives

Les agents de sûreté doivent pour exercer leur activité sur un aéroport, suivre une formation et obtenir un certificat de qualification professionnelle (CQP) puis obtenir une carte professionnelle délivrée par le CNAPS après une double enquête de moralité prévue par le code sécurité intérieure, pour tous les agents de sécurité. Puis ils doivent obtenir un double agrément en vertu du code des transports, comparable à l'enquête du CNAPS.

Ces procédures administratives durent au minimum 6 mois et peuvent aller jusqu'à un an pendant lequel l'agent de sûreté, est soit non rémunéré par son employeur, soit n'est pas être utilisé efficacement par ce dernier. Il ne peut alors être employé, par exemple, qu'en tant que dispatcheur, en amont des PIF

Il serait raisonnable de simplifier ces procédures en supprimant pour les agents de sécurité et de sûreté exerçant sur les aéroports le double agrément du code des transports, mais ceci nécessite une modification de la loi.

## **5.6. Le manque de régulation des coûts**

L'absence de contrôle des tarifs de la taxe par les compagnies aériennes et le manque de régulation efficace de ces tarifs par l'État contribuent au niveau élevé et à la progression dans le temps des coûts de la sûreté. Ceci est amplifié par le fait que ni les aéroports, ni les DSAC-IR n'ont connaissance des coûts détaillés de l'ensemble des aéroports.

Le contrat de service entre la DSAC et la DTA ne prévoit pas que les DSAC-IR régulent cette taxe et la DSAC-Nord ne reçoit pas les formulaires détaillés de la taxe qu'Aéroports de Paris envoie à la DTA.

Les aéroports ont mis en place, chacun de leur côté, des choix techniques pour répondre à une réglementation qui a beaucoup évolué depuis quelques années, sans réellement échanger entre eux sur le sujet.

## 6. Proposition pour réduire les coûts

### 6.1. L'organisation de la sûreté dans les aéroports

Tous les aéroports devraient intégrer les contraintes de coûts dans l'organisation de la sûreté. Si certains le font, d'autres semblent moins motivés pour le faire.

Un certain nombre de mesures pourraient être prises cependant pour encourager les aéroports dans cette voie en définissant avec l'UAF (Union des Aéroports Français) des bonnes pratiques d'armement en personnel des équipements de sûreté sur les aéroports.

Il est difficile de définir ces bonnes pratiques sur des grands aéroports avec plusieurs aérogares et de nombreuses installations, en revanche ceci est aisément réalisable sur les aéroports moins importants pour lesquels tout choix technique non optimum peut peser de façon très importante sur les coûts.

La mission a pris connaissance du projet de guide de bonnes pratiques réalisé par la DSAC-Ouest et joint en annexe 3.

Elle recommande à la DTA de prendre ce guide comme support d'une réflexion nationale qui devrait conduire à engager un échange avec l'UAF sur les bonnes pratiques en matière d'équipements et d'armement en personnel de sûreté.

La mission a eu l'occasion d'évoquer avec l'UAF de cette démarche de bonnes pratiques et a rencontré un vif intérêt et l'UAF a commencé des travaux dans ce sens mais ils n'ont pas pu aboutir pendant la mission.

*1. Définir avec l'UAF des bonnes pratiques en matière d'équipements de sûreté et d'armement en personnel, ces bonnes pratiques pouvant s'appuyer sur le projet de guide élaboré par la DSAC/Ouest et servir à la DTA pour la régulation de la taxe d'aéroport.*

La mission a simulé les économies que des bonnes pratiques en matière d'organisation de la sûreté pourraient générer sur un certain nombre d'aéroports de province et d'outre-mer ayant des coûts relativement élevés et a estimé qu'une réduction de charges minimale de l'ordre de 19 M € pourrait être obtenue sur une vingtaine d'aéroports. Mais cette simulation a généralement été faite sans déplacement dans les aéroports et sur la base d'information recueillies par écrit qui ne sont pas toujours complètes .

C'est pourquoi la mission estime qu'une mission de conseil sur 25 à 30 aéroports à coûts élevés pourrait utilement être fait pour aider les aéroports à mettre en place ces bonnes pratiques.

La mission pense que cet audit pourrait aboutir à des économies substantielles sur les aéroports de province et d'outre-mer.

Sur la base d'un raisonnement statistique qui consiste à estimer que les coûts de la sûreté par passager d'un aéroport de province ne doivent pas s'écarter de plus de 10 % de la moyenne des coûts des aéroports de sa catégorie (aéroports millionnaires,

aéroport avec un trafic compris entre 100 000 et 1 million de passagers), ceux des aéroports d'outre-mer de plus de 1 million de passagers ne doivent pas avoir des coûts par passager supérieurs à 10 % de ceux de l'aéroport de la Réunion et les autres aéroports d'outre-mer d'un trafic moindre pas plus de 30 % au-dessus des coûts de cet aéroport, l'économie qui en résulterait pour l'ensemble des aéroports de province et d'outre-mer a été chiffrée à 25 M €.

*2. La DTA pourrait faire réaliser un audit de performance sur 25 à 30 aéroports pour aider leurs exploitants à faire des économies sur les coûts de sûreté, tout en restant dans le cadre de la réglementation.*

Aéroports de Paris a des coûts significativement plus élevés que les aéroports de province et que les grands aéroports internationaux européens

Des raisons structurelles existent pour expliquer une partie de ces coûts comme la conception ancienne de certaines aérogares (Orly sud, CDG aérogare 1) ou le programme de correspondance du hub d'Air France qui génère 5 pointes de trafic journalières à CDG 2 E-F, mais ce trafic de correspondance n'existe pas sur toutes les aérogares.

De plus, une aérogare comme Orly Ouest a des coûts dans la moyenne des aéroports de province, c'est pourquoi la mission estime qu'ADP doit engager une réflexion pour réduire ces coûts de sûreté sur 3 à 5 ans en étudiant de façon détaillée tous les postes de coûts notamment l'inspection filtrage des passagers et en comparant ses différentes aérogares.

Cette étude pourrait consister à élaborer un contrat d'engagement volontaire de la taxe d'aéroport négocié avec la DTA portant sur un objectif de réduction significatif des coûts de plusieurs dizaines de millions d'euros. Ce contrat, si c'est possible juridiquement, pourrait comporter un objectif d'intéressement d'ADP à la réduction des coûts.

Ce contrat serait distinct du contrat de régulation portant sur 5 ans et qui ne porte que sur le périmètre régulé soit sur les redevances aéronautiques et qui va être renégocié pour la période 2015-2019.

*3. Négocier avec ADP un contrat d'engagement volontaire portant sur les coûts de la taxe d'aéroport avec un objectif significatif de réduction de ces coûts sur 3 ou 5 ans.*

Certains usagers demandent aux aéroports de mettre en place des services qui leur sont dédiés à titre exceptionnel ou de façon permanente. Il s'agit par exemple d'une ouverture de PIF ou de PARIF la nuit en dehors des horaires normaux de l'aéroport. La mission estime qu'il ne s'agit alors plus d'un service devant être payé par la taxe d'aéroport mais qu'il doit être payé par redevance.

Le gain financier d'une telle mesure n'a pas pu être chiffré

*4. Demander aux aéroports de faire payer par des redevances les services spécifiques qui ne servent qu'à certains usagers.*



L'aviation privée d'affaires n'est pas éligible à la taxe aéroport alors qu'elle utilise des installations de sûreté et de sécurité incendie qui sur certains aéroports comme Le Bourget, Cannes ou Lyon Bron n'existent que pour ce type d'aviation.

Les services rendus sur ces aéroports en sûreté et sécurité incendie ne sont donc financés ni par une redevance ni pas une taxe. Sans aller jusqu'à se prononcer sur le financement par une redevance de ces prestations au profit d'une activité aérienne hors champ du transport public, la mission est d'avis qu'il est souhaitable de soumettre à la TAP les vols privés effectués avec des aéronefs d'un certain tonnage.

Il serait utile que la DTA lance une étude sur ce sujet en y associant des juristes et des fiscalistes pour évaluer le produit possible d'une telle extension du champ d'application de la TAP.

*5. Étudier la faisabilité juridique et fiscale d'une extension de la taxe d'aéroport aux vols d'avions privés au-delà d'un certain tonnage.*

## **6.2. La péréquation nationale**

La péréquation nationale de 1,25 € par passager est utile pour les petits aéroports mais n'est pas vertueuse, car elle n'incite pas toujours ceux qui en bénéficient à revoir leurs conditions d'exploitation de manière à réduire leurs coûts de sûreté.

Il ne semble pas légitime à la mission que des aéroports de plus de 700 000 passagers qui doivent fonctionner sans subvention d'exploitation selon la réglementation européenne bénéficient d'une péréquation payée parfois par des aéroports plus petits.

De plus, ces aéroports sont généralement sensibles à leur compétitivité pour attirer notamment des compagnies à bas coût, et il est certain que pour la plupart de ces aéroports, la facturation du vrai coût des services serait un facteur de régulation des tarifs.

Cependant cette mesure pourrait poser des difficultés aux aéroports d'outre-mer bénéficiant actuellement de la péréquation et qui ont structurellement des coûts plus élevés que les aéroports de métropole.

C'est pourquoi la mission propose, que seuls les aéroports de moins de 700 000 passagers bénéficient de la péréquation, ce qui diminue les charges de péréquation de 26 M €, ou bien que le plafond du taux de la taxe d'aéroport des aéroports de la classe 3 remonte de 3 €, ce qui diminue les charges de péréquation de 28 M €.

*6. Supprimer le bénéfice de la péréquation pour les aéroports de plus de 700 000 passagers ou remonter le taux plafond de la taxe d'aéroport de 3 € pour les aéroports de la classe 3.*

La DTA a besoin de faire des expérimentations pour tester certains matériels ou certaines méthodes de contrôle de la sûreté sur les aéroports.

C'est actuellement le cas sur Aéroports de Paris où l'analyse comportementale est expérimentée avec 50 agents de sûreté.

Il ne paraît pas normal que cette expérimentation dont le coût est supérieur à 3 M € soit payée par les passagers d'Aéroports de Paris et ce mode de financement a conduit certains aéroports de province à refuser de tester ces nouvelles méthodes. Il paraîtrait plus logique à la mission que les expérimentations servant à la communauté aéroportuaire soient payées par la péréquation nationale.

*7. Les expérimentations nationales et les études en matière de sûreté aéroportuaire doivent être financées par la péréquation nationale et non par certains aéroports comme ADP, ce qui permettra de mener des expérimentations sur des aéroports moins importants.*

### **6.3. La régulation des coûts**

Le manque de régulation des coûts de sûreté est une des causes des coûts élevés de la sûreté aéroportuaire.

La mission propose que la DTA modifie son contrat de service avec la DSAC pour les missions régaliennes faites par les DSAC/IR en prévoyant que ces dernières aient comme mission de réguler la taxe d'aéroport.

Cette régulation devrait se faire pour tous les aéroports y compris ADP. À cette occasion, il est souhaitable de réintroduire la DSAC /Nord dans le processus de contrôle de la taxe d'aéroport.

Elle sera cependant beaucoup plus facile et plus pertinente à faire sur les petits ou moyens aéroports que sur ceux de plus de 1 million de passagers par an, car l'organisation de la sûreté des grands aéroports est complexe et ces derniers seront plus incités à limiter leurs coûts si comme la mission le propose, ils ne bénéficient pas de la péréquation nationale.

*8. Modifier le contrat de service entre la DSAC et la DTA pour que les DSAC-IR régulent la taxe d'aéroport .*

Le contrôle de l'efficacité des organisations de la sûreté sur les aéroports ne doit pas reposer sur les seules DSAC/IR pour être totalement efficace. Il doit aussi être effectué par la DTA. L'organisation de cette direction conduit à une répartition des compétences entre deux sous-directions sur ce sujet :

- DTA/SDA est responsable de la régulation économique des aéroports et de la gestion de la TAP mais n'a pas la compétence en matière de sûreté ;
- DTA/SRD est en charge de la sûreté du transport aérien (à l'exception de la surveillance effectuée par DSAC/SUR) mais n'a pas la connaissance des coûts de sûreté aéroportuaires.

Le contrôle des coûts de sûreté aéroportuaire passerait donc par une coordination plus étroite entre ces deux sous-directions afin qu'elles puissent partager leurs informations et mettre en commun leurs compétences pour exercer un véritable contrôle sur les dépenses de sûreté des aéroports. Cette capacité d'analyse sera utile voire nécessaire pour la mise en œuvre de la recommandation 9 ci-après.

*9. Renforcer la collaboration entre DTA/SRD et DTA/SDA pour exercer au niveau de DTA en complément des DSAC/ IR un contrôle effectif des coûts de sûreté des aéroports.*

Pour mieux réguler les coûts, il est indispensable que les aéroports chargés de mettre en œuvre les mesures de sûreté ainsi que les DSAC-IR chargées par la DTA d'en contrôler leurs coûts aient tous les éléments de parangonnage des coûts détaillés de la sûreté de tous les aéroports.

L'échange d'informations au sein de la communauté aéroportuaire sur les coûts de la sûreté ne peut être que bénéfique.

*10. La DTA devrait fournir aux aéroports et aux DSAC/IR régulièrement une synthèse détaillée des coûts de sûreté à partir des formulaires de la taxe d'aéroport.*

Enfin, il serait utile que les compagnies aériennes donnent un avis formel à la DTA sur les coûts et les investissements liées à la sûreté des aéroports au sein des commissions consultatives aéroportuaires (les Cocoeco).

La DTA connaîtrait l'avis des compagnies aériennes sur les mesures proposées mais ne serait pas tenue de s'y conformer si elle pense que cet avis n'est pas pertinent, car il s'agit du niveau d'une taxe décidée par l'État et pas d'une redevance pour service rendu.

*11. Rendre obligatoire la consultation des compagnies aériennes pour les nouveaux tarifs de la taxe d'aéroport pour tous les aéroports dotés d'une commission consultative économique.*

#### **6.4. La réglementation**

La réglementation en matière de sûreté n'est jamais stabilisée et les régulateurs ne mesurent pas toujours l'impact des mesures qu'ils proposent sur les coûts des aéroports.

Il serait souhaitable qu'à l'avenir les coûts des mesures décidées soient évaluées par une étude d'impact économique et donc que la DTA demande au comité Européen AVSEC chargé de l'élaboration des mesures de sûreté de procéder systématiquement à une telle étude avant toute modification de la réglementation européenne, hormis les cas d'urgence.

*12. Favoriser les études d'impact économique avant toute mise en œuvre de nouvelles norme de sûreté non prises dans l'urgence.*

#### **6.5. Les formations pour la sûreté**

Les durées des formations sûreté pour le personnel effectuant des contrôles de sûreté dont la mise en œuvre relève des transporteurs aériens sont jugées trop longues par les compagnies aériennes.

Ce constat est partagé par la DTA, notamment pour les personnes suivant plusieurs typologies de formation, et cette dernière envisage, très prochainement, de réduire les durées pour le renouvellement des formations.

Or le coût de ces formations est pris en charge par les employeurs, qui sont les opérateurs de sûreté aéroportuaire ; ceux-ci le répercutent sur les exploitants à travers leurs contrats de service. Le coût de la formation participe donc à la formation du coût de la sûreté aéroportuaire.

*13. Pour les personnels, contributeurs à la sûreté, travaillant en zone de sûreté sur les aéroports, réduire les durées minimales pour le renouvellement des formations.*

## **6.6. Les procédures administratives pour le double agrément ou la délivrance des cartes professionnelles des agents de sûreté**

Les procédures administratives, demandées par le code des transports ou celui de la sécurité intérieure, se superposent ce qui conduit les agents de sûreté des aéroports à subir 4 enquêtes administratives des ministères de l'intérieur ou de la justice avant de pouvoir exercer leur profession.

Le coût de ces lourdeurs administratives n'est pas chiffrable mais il n'est pas négligeable. Il conduit des sociétés de sûreté, soit à attendre de longs mois avant de recruter le personnel nécessaire, soit à recruter des agents qui ne sont pas opérationnels sur tous les postes de travail de leur profession dans l'attente d'obtenir ces agréments.

En Belgique, les délais administratifs pour obtenir un badge de sûreté sont en moyenne de 3 semaines avec un maximum d'attente de l'ordre d'un mois.

*14. Simplifier les procédures administratives pour l'accès à la profession d'agent de sûreté en supprimant la double enquête prévue et le double agrément prévu au code des transports.*

## **6.7. Les durées d'habilitation des badges**

La durée de validité des badges donnant accès aux zones de sûreté aéroportuaire est de 3 ans.

Porter la durée de validité des badges à 5 ans ferait économiser annuellement au transport aérien 4 M€ (surcoût de la fabrication des badges et des formations associées et formations sûreté tous les 5 ans au lieu de tous les 3 ans), car la durée actuelle de validité des badges de 3 ans ne permet pas, dans la pratique, aux compagnies aériennes de bénéficier des 5 ans de validité des formations réglementaires de sûreté, permis par la réglementation européenne.

L'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, la Suisse, l'Irlande et la Belgique depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2014 autorisent cette durée de validation des badges dans leur législation.

La DGAC est consciente de ce problème mais pense que toute extension de cette durée doit s'accompagner de la mise en place d'un processus intermédiaire de validation et de retrait des badges difficile à mettre en œuvre.

*15. Étudier une extension de la durée de validation des titres de circulation aéroportuaire à 5 années*

## Conclusion

Les dépenses de sûreté sont l'un des principaux postes de coût à la charge des aéroports et sont payées in fine par le passager aérien au moyen d'une taxe payée par les compagnies de transport aérien et répercutée sur prix des billets d'avions.

Or ces dépenses ont cru de façon considérable, depuis une quinzaine d'années, du fait d'une évolution continue de la réglementation et d'un manque de régulation de ces dépenses par l'État.

La taxe de l'aviation civile destinée à financer ces dépenses, dite « taxe d'aéroport » atteindra un déficit de 100 M€ fin 2014.

La mission a constaté que l'organisation des aéroports français pour faire face à ces coûts était très variable selon les aéroports, ce qui conduisait à une grande dispersion des coûts de la sûreté et donc de la taxe d'un aéroport à l'autre.

Elle propose un guide de bonnes pratiques annexé au présent rapport, qui pourrait servir de base à une politique de sûreté plus efficace en termes d'investissements comme d'exploitation et d'utilisation du personnel.

Les membres de la mission estiment que les aéroports français devraient échanger davantage entre eux sur les coûts de la sûreté et tenir des tableaux de bord de coûts avec des indicateurs permettant les comparaisons.

Ils estiment aussi qu'un trop grand nombre d'aéroports bénéficient de la péréquation nationale et qu'il convient de prendre des mesures pour réduire ce nombre, ainsi que le montant global de la péréquation.

La mission a calculé, avec les réserves qu'il convient de faire sur la comparabilité directe des données statistiques fournies par les aéroports étrangers avec celles des aéroports français, que les charges de sûreté payées par les compagnies aériennes en France sont supérieures de l'ordre de 43 % sur les aéroports parisiens à celles payées en moyenne sur les grands aéroports européens et plus élevées de 21 % sur les aéroports régionaux français à celle des aéroports régionaux européens, de taille comparable.

Elle explique ces différences de tarifs pour les aéroports parisiens d'abord, par un surinvestissement en nombre de postes d'inspection filtrage des passagers et en nombre d'équipements détecteurs d'explosif, d'autre part par la péréquation qui existe entre les aéroports en France, et pour les aéroports régionaux français autant par la péréquation nationale que par les surinvestissements en postes d'inspection filtrage des passagers en équipements détecteurs d'explosif.

Elle estime que des économies importantes de l'ordre de 25 M € peuvent être aisément obtenues sur les aéroports de province et d'outre-mer en matière de coûts et qu'Aéroports de Paris doit continuer à rechercher des pistes d'économies au moins d'un même ordre de grandeur pour avoir des coûts plus proches de ceux de ses grands concurrents européens.

Enfin porter la durée de validité des badges sûreté à 5 ans comme dans la plupart des pays européens au lieu de 3 ans, réduirait les coûts du transport aérien de 4 M€ par an.

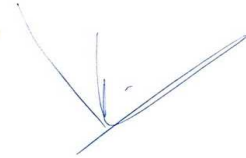
**Christian Assailly**



**Jean Michel Aubas**



**Laurent Winter**







# Annexes



# 1. Lettre de mission



413-2013

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

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 14 OCT 2013

Le directeur général

Le directeur général de l'aviation civile

à

Monsieur le vice-président du Conseil Général de  
l'Environnement et du Développement durable

Nos réf. : 131239 /DG

Affaire suivie par : Eric PLAISANT  
eric.plaisant@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01 58 09 40 85 - Fax : 01 58 09 40 86

→ Bureau  
Lg

**Objet :** Etude de parangonnage sur le coût et le financement de la sûreté aéroportuaire

La croissance continue des coûts de sûreté et de sécurité sur les aéroports français, liée à l'évolution de la réglementation, la logique de compensation intégrale du dispositif pour les exploitants d'aéroport par la taxe d'aéroport et sa majoration, et la sensibilité des ressources aux fluctuations du trafic aérien rendent très difficile la perspective d'une véritable stabilisation financière de ce dispositif.

La conséquence directe est une augmentation continue des tarifs de la taxe d'aéroport susceptible d'affecter la compétitivité des aéroports français par rapport à leurs principaux concurrents européens.

Ainsi, certaines compagnies aériennes prétendent que le coût facturé pour la sûreté est 3 fois plus élevé en France que dans certains pays comparables.

Dans ce cadre, la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) souhaiterait bénéficier de l'apport du Conseil afin d'apprécier si la situation du financement de la sûreté aéroportuaire française est comparable à celle d'autres pays européens, notamment des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne.

Cette étude portera sur un échantillon d'aéroports français et européens que vous choisirez. Ces aéroports seront, pour la plupart, de taille importante mais pour certains d'entre eux de taille moyenne ou petite puisque la problématique de financement de la sûreté est très variable selon l'importance du trafic. En regard aux problèmes de confidentialité des données, le nombre d'aéroports retenu devra être limité.

[www.studocpemecon.s.natix.gouv.fr](http://www.studocpemecon.s.natix.gouv.fr)

96, rue Henry Farman  
75728 Paris cedex 15  
Tél : +33 (0) 1 58 09 43 21



L'étude portera notamment sur les quatre points suivants :

1. Il conviendra de rassembler les données sur les coûts de la sûreté aéroportuaire et les charges supportées par les compagnies aériennes. Les administrations nationales de l'aviation civile ou des organismes nationaux ou internationaux représentatifs des compagnies et des aéroports tels l'International Air Transport Association (IATA), peuvent disposer d'éléments sur les coûts ou les charges. La DGAC dispose en particulier de coûts précis sur la sûreté et la sécurité qui lui sont fournis par les gestionnaires d'aéroport pour établir le montant de la taxe d'aéroport. Ce coût pourra être rapporté à des éléments significatifs (nombre de passagers et de tonnes de fret embarqués, nombre de mouvements d'appareils commerciaux par exemple). Je souhaiterais que soient recherchées les raisons des disparités éventuelles. Celles-ci peuvent provenir en partie de facteurs spécifiques à un aéroport, tels la conception des aérogares ou l'irrégularité des flux de trafic, de l'assiette des coûts de la sûreté qui prend en compte en France des investissements de sécurité, ou de la qualité du service rendu qui peut être supérieure notamment en temps d'attente, pour les passagers sur certains aéroports. Elles peuvent également résulter de facteurs structurels comme les charges sociales supportées par les prestataires et les gestionnaires d'aéroports, ou la disparité selon les aéroports dans l'application de la réglementation.
2. Il conviendra d'étudier le périmètre précis des coûts de sûreté retenus dans le financement. Ainsi, il serait intéressant de décomposer, sur les aéroports objets de l'étude ces coûts par sous mission (inspection filtrage du personnel, contrôle des bagages de soute etc...) ;
3. Les modalités de financement de ces coûts par mission seront précisées : il peut en effet s'agir d'un financement par l'impôt tel que la taxe d'aéroport en France, par redevances aéroportuaires, par subventions publiques. Il peut ainsi s'agir d'une mission assurée directement par une collectivité publique ou les compagnies aériennes ;
4. Un point sur la gouvernance de la sûreté aéroportuaire dans les pays que vous aurez étudiés, en recensant dans chaque pays les administrations ou les structures publiques en charge de la politique, de la réglementation, de la surveillance et du contrôle des opérateurs de sûreté et, si possible, les ETP qu'elles consacrent à ces missions, me paraît indispensable. Vous établirez si la gouvernance de la sûreté aéroportuaire a un impact significatif sur les coûts de celle-ci.

Enfin, des propositions destinées à réduire les coûts de la sûreté aéroportuaire et ses modalités de financement dans le respect de la réglementation européenne en matière de sûreté des aéroports, sont attendues.

Cette étude devra être menée en concertation avec les administrations en charge de la sûreté aéroportuaire, les organismes représentatifs des aéroports et des compagnies aériennes ainsi que des prestataires de sûreté.



Patrick GANDIL

L'étude portera notamment sur les quatre points suivants :

1. Il conviendra de rassembler les données sur les coûts de la sûreté aéroportuaire et les charges supportées par les compagnies aériennes. Les administrations nationales de l'aviation civile ou des organismes nationaux ou internationaux représentatifs des compagnies et des aéroports tels l'International Air Transport Association (IATA), peuvent disposer d'éléments sur les coûts ou les charges. La DGAC dispose en particulier de coûts précis sur la sûreté et la sécurité qui lui sont fournis par les gestionnaires d'aéroport pour établir le montant de la taxe d'aéroport. Ce coût pourra être rapporté à des éléments significatifs (nombre de passagers et de tonnes de fret embarqués, nombre de mouvements d'appareils commerciaux par exemple). Je souhaiterais que soient recherchées les raisons des disparités éventuelles. Celles-ci peuvent provenir en partie de facteurs spécifiques à un aéroport, tels la conception des aérogares ou l'irrégularité des flux de trafic, de l'assiette des coûts de la sûreté qui prend en compte en France des investissements de sécurité, ou de la qualité du service rendu qui peut être supérieure notamment en temps d'attente, pour les passagers sur certains aéroports. Elles peuvent également résulter de facteurs structurels comme les charges sociales supportées par les prestataires et les gestionnaires d'aéroports, ou la disparité selon les aéroports dans l'application de la réglementation.
2. Il conviendra d'étudier le périmètre précis des coûts de sûreté retenus dans le financement. Ainsi, il serait intéressant de décomposer, sur les aéroports objets de l'étude ces coûts par sous mission (inspection filtrage du personnel, contrôle des bagages de soute etc...);
3. Les modalités de financement de ces coûts par mission seront précisées : il peut en effet s'agir d'un financement par l'impôt tel que la taxe d'aéroport en France, par redevances aéroportuaires, par subventions publiques. Il peut ainsi s'agir d'une mission assurée directement par une collectivité publique ou les compagnies aériennes ;
4. Un point sur la gouvernance de la sûreté aéroportuaire dans les pays que vous aurez étudiés, en recensant dans chaque pays les administrations ou les structures publiques en charge de la politique, de la réglementation, de la surveillance et du contrôle des opérateurs de sûreté et, si possible, les ETP qu'elles consacrent à ces missions, me paraît indispensable. Vous établirez si la gouvernance de la sûreté aéroportuaire a un impact significatif sur les coûts de celle-ci.

Enfin, des propositions destinées à réduire les coûts de la sûreté aéroportuaire et ses modalités de financement dans le respect de la réglementation européenne en matière de sûreté des aéroports, sont attendues.

Cette étude devra être menée en concertation avec les administrations en charge de la sûreté aéroportuaire, les organismes représentatifs des aéroports et des compagnies aériennes ainsi que des prestataires de sûreté.



Patrick GANDIL

## 2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Plaisant	Eric	DGAC/DTA	Sous directeur	12/11/2013
Tatibouet	Yves	DGAC/DTA	Sous directeur	12/11/2013
Verschaeve	Bruno	DGAC/DSAC	Expert retraité	19 /11/2013
Lachenaud	Georges	Air France	Directeur des achats	20/11/2013
Forgues	Christian	Air France	Directeur adjoint des achats	20/11/2013
Ryder	David	ACI /Europe	Head of Aviation Security	2/12/2013
Rousse	Florence	DSAC	Directrice	5 /12/2013
Guivarch	Philippe	DSAC/SE	Directeur interrégional	5/12/2013
Guarrigues	Yves	DSAC/O	Directeur interrégional	5/12/2013
Lefevre	Gérard	DSAC/NE	Directeur interrégional	5/12/2013
Cipriani	Patrick	DSAC/N	Directeur interrégional	5/12/2013
Revel	Pascal	DSAC/SO	Directeur interrégional	5/12/2013
Huppays	Michel	DSAC/CE	Directeur interrégional	5/12/2013
Desclaux	Georges	DSAC/S	Directeur interrégional	5/12/2013
Boivin	Jean Michel	DSAC/ Antilles-Guyane	Directeur interrégional	5/12/2013
Marty	Christian	DSAC/OI	Directeur interrégional	5/12/2013
Allain	Thierry	DSAC/Sûreté	Directeur technique	5/12/2013
Aliotti	Philippe	UAF	Secrétaire général	12 /12/2013
Eberhard	Bertrand	UAF	Secrétaire général adjoint	12 /12/2013
Kupfer	Claude	ADP	Directeur sûreté	12 /12/2013
Lestanc	Jacques	ADP	Directeur adjt sûreté	12 /12/2013
De La Mesliere	Alain	Aéroport Toulouse	Directeur adjoint Toulouse	12 /12/2013
Terraillon	Marc	Aéroport Nice	Chef du département sûreté et sécurité	12 /12/2013
Herisson	Jacques	Aéroport Nice	Directeur des relations territoriales et environnement	12 /12/2013
Mary	Xavier	Aéroport Lyon	Directeur du management des risques	12 /12/2013

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Russel	Alain	SNC Lavallin	Conseiller Président	12 /12/2013
Juin	Tomas	Alpha ACI	Président	12 /12/2013
Labetoule	Jean Louis	Aéroport Toulouse	Responsable sûreté	12 /12/2013
Barre	Christine	Aéroport Toulouse	Contrôleur de gestion	12 /12/2013
Bes	Jean Pierre	SCARA	Secrétaire général	13/12/2013
Moine	Bernard	SCARA	Secrétaire général adjoint	13/12/2013
Arbonville	Roger	XL Airways		13/12/2013
Baurhens	Georges	SCARA	Conseiller	13/12/2013
Odier	Jacques	Air France	Directeur délégué aux opérations sol	16/12/2013
Laborde	Julie	Air France	Responsable à la direction de la sûreté	16/12 /2013
Gondaud	Xavier	Securitas transport aviation security	PDG	16 /12/2013
Pierre	Jean Mary	SESA	Délégué général	16 /12/2013
Mezzetta	Denis	SESA	Chargé des questions opérationnelles	16 /12/2013
Reboul	Cyril	Aéroport Montpellier	Directeur de l'aéroport	17/12/2013
Mauroy	Yves	Aéroport Montpellier	Directeur opérations et sûreté	17/12/2013
Dantzer	Frédéric	DSAC/O	Chef de division sûreté	18/12/2013
Lebail	Marc	Aéroport de Beauvais	Directeur exploitation	20/12/2013
Hama	Alain	Aéroport de Beauvais	Responsable sûreté	20/12/2013
Golnadel	Franck	Aéroport de Roissy	Directeur aéroport	8/01/2014
Frisch	Anne	Aéroport de Roissy	Directeur des opérations	8/01/2014
Mereyde	Franck	Aéroport d'Orly	Directeur de l'aéroport	10/01/2014
Regis	Pierre	Aéroport de Marseille	Directeur de l'aéroport	14/01 /2014
Corsetti	Denis	Aéroport de Marseille	Directeur des opérations	14/01 /2014
Garguillo	Stephane	Aéroport de Marseille	Responsable de la sûreté	14/01 /2014
Personne	Pascal	Aéroport de Bordeaux	Directeur de l'aéroport	17/01/2014
Coulomnies	Thierry	Aéroport de Bordeaux	Directeur administratif et financier	17/01/2014
Derivery	Stéphane	Aéroport de Lyon	Responsable sûreté	17/01/2014

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Levasseur	Jacques	Aéroport de Paris	Contrôleur de gestion	22/01/2014
Bocquen	Christophe	ENAC	Chef de département sûreté	28/01/2014
Tardieu	Guy	FNAM	Délégué général	12//02/2014
Ceccaldi	Sandrine	Aéroport d'Ajaccio	Directrice de l'aéroport	13/02/2014
Poggi	Laurent	Aéroport d'Ajaccio	Chef du département exploitation-sûreté	13/02/2014
Thillaud	Dominique	Aéroport de Nice	Directeur de l'aéroport	14/02/2014
Terraillon	Marc	Aéroport de Nice	Directeur du département sûreté sécurité	14/02/2014
Cazeneuve	Philippe	Aéroport de Nice	Directeur financier	14/02/2014
Herisson	Jacques	Aéroport de Nice	Directeur des territoires et environnement	14/02/2014
Schwach	Paul	DTA	Directeur	04/03/2014
Seillan	Antoine	Direction du budget	Chef du bureau transport	7/04/2014
Geiben	Gauthier	Direction du budget	Adjoint au chef du bureau transport	7/04/2014
Blondel	Mathieu	Arthur D Little	Principal	7/04/2014
Vialade	Julien	Arthur D Little	Manageur	7/04/2014
Borel	Gérard	ACI Europe ( Bruxelles)	Directeur adjoint	27/06/2014
Covent	Wilfried	Brussels airport	Head of security	27/06/2014
Gheysels	Peter	Brussels airport	security Manager	27/06/2014



### **3. Guide de bonnes pratiques dans la gestion de la taxe d'aéroport (Version 0.60 du 28/05/2014)**

#### **Introduction**

#### **Contenu, objectifs et destinataires du guide**

Le présent guide a pour objectif de mettre à disposition des DSAC-IR un outil facilitant le contrôle et la validation préalable des dépenses des exploitants d'aérodromes en matière de sécurité et sûreté.

Ce guide a été écrit par la division sûreté de la DSAC-Ouest (Frédéric Dantzer, Jean-Pierre Hue et Jacques Trelu) et Bruno Verschaeve.

Il est composé de deux parties :

- Une première partie consacrée aux bonnes pratiques
- Une deuxième partie rappelant les principes généraux de gestion des campagnes TAP

#### **Références réglementaires**

- Arrêté du 30 décembre 2009 relatif aux modalités de déclaration des exploitants d'aérodrome pour l'établissement du tarif passager de la taxe d'aéroport.
- Arrêtés des 18 novembre 2009 et 17 août 2010 relatifs aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes ;
- Arrêtés des 10 avril 2007 et 17 août 2010 relatifs à la prévention du péril animalier sur les aérodromes
- Article 1609 quatervicies du code général des impôts
- Arrêté du 1er septembre 2003 relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercices des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique.
- Règlement d'exécution (UE) n°246/2013 de la Commission du 19 mars 2013
- Règlement d'exécution (UE) n°245/2013 de la Commission du 19 mars 2013
- Décision d'exécution de la Commission C (2013) 1587 du 19 mars 2013

## **Bonnes pratiques**

### **Généralités**

Les bonnes pratiques présentées dans ce chapitre sont un outil d'aide à la décision.

Lorsqu'une bonne pratique est basée sur une obligation réglementaire, cette dernière est toujours mentionnée. Dans le cas contraire, la bonne pratique proposée a été établie suite à une analyse des solutions mises en œuvre sur plusieurs aérodromes par des experts dans le domaine concerné.

Il convient de veiller au respect de la définition des indicateurs lors du renseignement de certaines données du formulaire de la TAP (nombre d'agents, ETP, nombre d'équipements, nombre de véhicules, durée d'ouverture des PIF) car ces éléments permettent de mener des études comparatives entre les différents aéroports.

### **Analyse préalable des travaux d'infrastructure aéroportuaire**

Avant tout projet de création d'aéroport ou de reconfiguration des installations existantes, les APD (avant projets détaillés) devront être étudiés dans un objectif d'optimisation des coûts dans tous les domaines notamment les coûts de personnel.

### **Investissements et amortissement comptable**

Les investissements font l'objet d'un amortissement comptable linéaire. Pour le premier exercice et dernier exercice comptable (bien définitivement amorti) le calcul se fait au prorata temporis du nombre de mois. A la date retenue pour la fin de gestion, on procède au calcul de la VNC « Valeur nette comptable » du bien amorti : le calcul se faisant également au prorata temporis pour ce dernier exercice.

Exemples :

pour un matériel acquis le 1er mars de l'année n, durée d'amortissement linéaire 10 ans : lors du premier exercice, la dotation annuelle d'amortissement sera calculée sur 10/12ème d'une année normale (calcul pris en compte automatiquement dans le dossier déclaratif)

La fin de gestion est prévue 5 ans plus tard après la date d'acquisition, plus précisément au 30 juin de l'exercice (n+4) : sur l'exercice (n+4) la dotation annuelle d'amortissement sera calculée sur 6/12ème d'une année normale alors que le dossier déclaratif les prend en compte sur toute l'année. Cela nécessite une opération manuelle de proratisation de la différence de VNC entre la valeur du dossier déclaratif de l'année de fin de gestion sur la valeur de la VNC de l'année précédente

### **Prise en compte de la polyvalence des agents**

Sur certains aérodromes, les agents mettant en œuvre les mesures de sécurité ou de sûreté peuvent être également employés à d'autres tâches sans rapport avec ces missions.

Dans ce cas, l'exploitant définit en accord avec la DSAC-IR une clef de répartition des fonctions multitâches pour les agents exerçant des fonctions couvertes par la TAP. Ces clefs de répartition sont propres à chaque aérodrome. Pour le SSLIA et le SPA, elles sont évaluées à partir des horaires et du niveau publiés dans la documentation aéronautique permanente (en limitant la prise en compte au niveau SSLIA reconnu de

la plate-forme qui peut être inférieur au niveau max publié, en y ajoutant le temps de formation (formation continue et recyclage obligatoire).

On évitera, dans toute la mesure du possible, dans la publication aéronautique permanente, l'usage d'un renvoi à un NOTAM organisant les horaires du SSLIA ; l'usage du NOTAM étant plutôt réservé à des modifications temporaires des niveaux et horaires publiés.

S'agissant des agents de sécurité (ADS), la clef de répartition sera déterminée en fonction de la réglementation du code du travail (durée minimale de la vacation, armement des filtres en fonction de la programmation des vols et des appareils attendus et de leurs capacités, durée d'armement des filtres, configuration de l'aéroport, équipements mis en œuvre...) ainsi que des temps de formation. Le modèle de grille figurant en annexe 4 permet d'évaluer les ETP nécessaires pour inspecter filtrer un trafic prévisionnel.

### **Modalités de prise en compte de nouvelles dépenses**

Tout nouveau projet important en terme d'immobilisations dans les différents domaines de la TAP ainsi que toute augmentation significative des dépenses en moyens humains ou matériels qu'il s'agisse par exemple, d'un changement de niveau ou d'une modification de l'organisation des PIF (topologie, équipement, organisation du travail) pouvant avoir des conséquences sur les coûts de sûreté, doit faire l'objet d'une information préalable avant validation par la DSAC-IR compétente dès que la prise en compte de cette dépense sur la TAP est envisagée par l'exploitant d'aérodrome.

Il est donc nécessaire de prévenir les exploitants d'aérodrome et de leur rappeler régulièrement que toute nouvelle demande de financement par la TAP présentée en cours de réunion TAP et qui n'aura pas au préalable été validée par la DSAC IR ne sera pas financée par la TAP.

Afin d'aider les exploitants d'aérodrome à formuler leurs demandes de prise en charge, le formulaire de demande de déclaration préalable de financement en Annexe 2 du présent guide pourra être utilisé.

La mise en place, par le biais d'une procédure locale, d'un suivi du traitement des formulaires de demande de prise en charge émis par les exploitants peut contribuer à préparer le dialogue de gestion réalisé lors de la campagne TAP.

### **Cas particulier des aérodromes de la catégorie C2**

Les aérodromes de la catégorie C2 mettent en œuvre les règles de base commune en matière de sûreté. Contrairement aux aérodromes de la catégorie C1, la PCZSAR n'est mise en œuvre que de façon temporaire lorsque le traitement d'un aéronef ne peut être effectué dans le cadre de mesures adaptées prévues par le règlement (UE) 1254/2009.

En dehors de la mise en œuvre d'une PCZSAR temporaire, le zonage de la plate-forme peut être réduit à un simple côté piste avec une zone délimitée de côté piste sur l'aire de trafic. Le contrôle d'accès au côté piste et en zone délimitée du côté piste des

personnes et des véhicules pouvant être réalisé par des moyens physiques (digicode, clé non reproductible, ...), il n'est pas nécessaire de faire intervenir des agents de sûreté en dehors de l'activation de la PCZSAR.

L'armement de l'IFBS et de l'IFPBC est détaillé dans les paragraphes 2.9 et 2.11.

### **Indicateurs de suivi des opérateurs**

Le suivi d'indicateurs fixés par la DTA permet de vérifier l'adéquation des moyens mis en œuvre par les exploitants d'aérodrome avec le trafic et la réglementation en vigueur.

La DTA, en charge de la régulation des missions régaliennes et de leur coût, communique aux DSAC-IR les indicateurs et leurs moyennes pour les différentes catégories d'aéroports pertinentes selon leur trafic et le niveau du service à rendre. Les DSAC-IR suivent l'évolution des indicateurs des aéroports relevant de leur zone de compétence et examinent plus particulièrement les coûts des exploitants dont 3 indicateurs s'écartent de plus ou moins 15 % des valeurs moyennes constatées pour les autres aérodromes de leur catégorie (application systématique la procédure prévue au paragraphe 2.5). Lorsque ces écarts représentent une valeur 30 % pour plusieurs indicateurs, et après analyse de leur évolution, la DSAC-IR propose à la DTA la réalisation d'un audit technique et financier en vue de rechercher les raisons de ces écarts excessifs.

La masse salariale intervenant pour une part significative dans le coût des missions régaliennes, une attention particulière sera portée aux indicateurs quantitatifs et financiers faisant intervenir ce poste de dépenses (coût ETP, nombre ETP par passager départ, coût personnel par passager).

Les différentes catégories d'aéroports sont les suivantes :

- Aéroport de Paris ;
- Aéroports métropolitains de plus d'1 million de passagers locaux, pour la mission SSLIA-SPPA, cette catégorie est divisée en deux groupes, le premier comprenant les aéroports assurant un niveau 6 ou 7, le second ceux classés au-dessus de 7 ;
- Aéroports métropolitains dont le trafic est compris entre 100.000 et 1 millions de passagers locaux, pour la mission SSLIA-SPPA, cette catégorie est répartie en deux groupes, ceux assurant un niveau 6 ou 7, le second comprenant ceux d'un niveau inférieur à 6 ;
- Aéroports métropolitains d'un trafic inférieur à 100 000 passagers locaux ;
- Aéroports d'Outre-Mer (DOM-TOM) recevant un trafic international.

Le tableau ci-dessous recense, par mission, les indicateurs dont le suivi sera effectué par les DSAC-IR :

Missions	Indicateurs								
	Coût par Pax. en €	Coût ETP hors frais de gestion en €	Nb Pax. départ par ETP	Coût Personnel hors frais de gestion par Pax. départ en €	Nombre Véhicules ou Equipements	Taux Multiplexage Equipement	Coût Maintenance par Equipement ou Véhicule en € hors frais de gestion	Nb de point de contrôle	Amortissement financier hors frais de gestion par Pax. départ en €
<b>SSLIA-SPPA</b>	X	X	X	X	X		X		X
<b>SÛRETE</b>	X	X	X	X	X		X		X
<b>IFBS</b>	X	X	X	X	X	X	X		X
<b>CACZR</b>	X	X		X	X		X	X	X
<b>IFPBC</b>	X	X	X	X	X		X		X

### SSLIA et SPPA

Les dotations en moyens matériels présentés par l'exploitant d'aérodrome doivent recevoir l'avis de la Division ANA de la DSAC-IR. Le tableau joint en Annexe 3 présente les dotations réglementaires en matière de SSLIA. Ne sont pris en compte par la taxe d'aéroport (cf. chapitre B et C de l'arrêté du 30 décembre 2009) que les coûts résultants de la mise en œuvre des mesures adaptées au niveau attribué au regard des constatations de trafic. L'article D 213-1-4 introduit l'obligation dès le niveau 6 d'avoir un chef de service.

Les véhicules utilisés par l'exploitant à d'autres fins que les missions SSLIA et SPPA ne doivent pas être pris en compte par la TAP (Arrêté du 30/12/2009).

Les informations déclarées dans le formulaire TAP et dans la carte VAC doivent être cohérentes. L'exploitant doit également énumérer dans le formulaire TAP son parc de véhicules en précisant pour chaque véhicule l'immatriculation, le type de véhicule et la date de mises en service.

En cas de changement de véhicule par exemple d'un VIM 60 à un VIM 90, le bâtiment dont le rôle est d'abriter le véhicule devra éventuellement faire l'objet d'une adaptation de surface pour intégrer des dimensions plus importantes du véhicule cas des nouveaux VIM 60 dont le châssis est commun avec celui du VIM 90).

A contrario, les dépenses supplémentaires liées à un surdimensionnement d'un bâtiment SSLIA par rapport au niveau réel SSLIA de l'aérodrome et du type de véhicule y afférent, ne sauraient être prises en compte par la TAP.

Le formulaire de la TAP doit faire figurer les effectifs et les ETP des SSLIA et SPPA qui doivent être en cohérence avec les niveaux publiés dans la formation aéronautique permanente (armement des véhicules, effectif de l'équipe, horaires publiés) suivant les

dispositions évoquées au 2.4 ci-dessus. Les éléments suivants peuvent servir de référence à l'analyse des coûts de personnel présentés dans le formulaire de la TAP (coût maximum sauf justification démontrée) :

- Aéroport n'ayant pas de passager commercial quel que soit le niveau publié : aucun coût de fonctionnement exception faite de l'amortissement financier des véhicules SSLIA et SPA non encore amortis,
- Aéroport commercial passagers :
  - Aéroport de Niveau 2 et un trafic inférieur à 25 000 passagers : 1,2 ETP correspondant à 2 vacations journalières de 3 heures par jour 6 jours de la semaine,
  - Aéroport de Niveau 3, 4 ou 5 et un trafic compris entre 25 000 et 50 000 passagers : 2,3 ETP correspondant à 2 vacations journalières par jour 6 jours en semaine,
  - Aéroport de Niveau 3, 4 ou 5 avec un trafic compris entre 50 000 et 100 000 passagers 4 à 6 ETP en fonction du nombre de rotations journalières et de leur cadencement,
  - Aéroport ayant un trafic supérieur à 100 000 passagers : analyse des données suivant les dispositions du paragraphe 2.4 ci-dessus et les études de parangonnage des aéroports métropolitains
- Aéroport spécifique fret : étude à mener en fonction des aéronefs utilisant la plate-forme et leurs horaires.

### **Prise en compte des variations de trafic**

Le niveau de référence SSLIA est estimé chaque année sur la base de la déclaration de trafic de l'exploitant d'aéroport. Il peut arriver que le niveau de référence évolue à la hausse ou à la baisse et que cette évolution ait des répercussions significatives sur l'effectif de référence ou l'équipement d'un aéroport,

Afin de sécuriser les investissements en cas de baisse du niveau de référence SSLIA, à la demande de l'exploitant, il sera possible de prévoir une période de sauvegarde maximale de 3 ans (par exemple) non renouvelable au cours de laquelle le niveau de référence sera maintenu.

Cette période de sauvegarde a deux objectifs :

- rassurer l'exploitant d'aéroport confronté à une baisse de son activité, sur le fait que les investissements en personnel et/ou matériel nécessaires ne seront pas remis en question immédiatement ;
- permettre à un exploitant d'aéroport de passer une « période difficile » pouvant être provisoire.

Cette sauvegarde se limite au maintien du niveau de référence SSLIA en prenant les mesures pour disposer de véhicules utilisables, si l'exploitant n'envisage pas de les vendre ou de les louer et maintenir la qualification du nombre d'agents nécessaires pour assurer le niveau de référence SSLIA.

S'agissant du personnel, l'exploitant mettra en place un plan de baisse des ETP pris en charge par la TAP dans le cadre des missions régaliennes, les ETP étant évalués sur

l'amplitude des durées de services permettant le maintien de la qualification des pompiers et chefs de manœuvre et les départs ne seront pas l'objet de recrutement.

Le tableau suivant recense les principales dépenses en matière de SSLIA et précise si elles doivent être prises en charge par la TAP :

Dépense	Prise en charge		Référence réglementaire
	Oui	Non	
Moyens humains ETP : rémunérations, charges, formations			Art 1 <sup>er</sup> arrêté du 30 décembre 2009
Moyens matériels : véhicules, entretien, produits, carburant			
Locaux : énergie, travaux (ex : réfection de peintures) entretien, mobilier			
Petit matériel spécifique SSLIA : gants, tuyaux etc.			
Matériel SPPA : tous dispositifs d'effarouchement et munitions correspondantes			
Autres coûts directs : Assurances véhicules, Impôts fonciers poste SSLIA, locaux, documentation SSLIA, matériel informatique du SSLIA et SPPA			
Véhicule ou matériel ne répondant pas aux missions TAP			

## IFBS

Les dotations de l'exploitant en moyens humains et matériels doivent être en adéquation avec le trafic réel de la plateforme (nombre de passagers au départ).

Les normes réglementaires techniques des équipements d'inspection filtrage des bagages de soute ne font à aucun moment référence au nombre de passagers au départ.

Il convient également de préciser que les coûts liés à la manutention des bagages desoute, et du système de convoyage ne sont pas couverts par la TAP mais sont l'objet de la redevance passager (article R 224-2 du code de l'aviation civile.).

En fonction du trafic aérien observé, on doit s'interroger sur la nécessité ou non pour l'exploitant de mettre en place une IFBS en propre ou au contraire une IFBS mutualisée avec l'IFPBC. Cette recherche d'optimisation des moyens débouche sur des gains de coûts, elle peut s'avérer pertinente en cas de faible flux de trafic. Cette procédure doit néanmoins prévoir les opérations de tri par intervention manuelle, bagagiste ou système d'aiguillage. Les opérations sur un poste mutualisé peuvent se faire par séquençage des opérations par exemple avec la phase IFBS précédant la phase IFPBC.

Dans un souci de bonne gestion, des seuils d'équipement sont à envisager en fonction du trafic de l'aérodrome. Les seuils suivants peuvent servir de base de réflexion. Ils

peuvent faire l'objet d'une discussion avec l'exploitant d'aérodrome notamment si ce dernier est en mesure de démontrer que l'acquisition de matériel permet de réaliser des économies sur le long terme ou sur plusieurs exercices d'exploitation :

Catégorie aérodrome	Passagers totaux	Moyens
C2	- 25 kPAX	Fouille manuelle
C2	Entre 25 et 75 kPAX	1 RX mutualisé avec IFPBC
C2	Entre 75 et 400 kPAX	1 RX IFBS
C1	Entre 400 et 1 000 kPAX	1 EDS
C1	Au-delà 1 MPAX	1 EDS + 1 tomographe
C1	Au-delà de 2 MPAX ou configuration multi-terminaux	Nombre de RX, EDS et Tomographes à adapter suivant le trafic et la configuration des terminaux – Multiplexage obligatoire des équipements

Le tableau suivant recense les diverses dépenses en matière d'IFBS et précise si elles doivent prises en charge par la TAP

Dépense	Prise en charge		Référence réglementaire
	Oui	Non	
Moyens humains ETP : rémunérations, charges, formations			Art 1 <sup>er</sup> arrêté du 30 décembre 2009
Moyens matériels : RX, EDS, Tomographe			
Locaux et autres postes : énergie, travaux de mise aux normes ou d'agrandissement, entretien, assurance			
Manutention bagages de soute, systèmes de convoyages			

S'agissant des locaux dans la mission IFBS, ne sont couvertes par la TAP que les dispositifs de sécurisation, portes ou cloisons, équipements de fermeture délimitant le côté ville du côté piste.

Le formulaire de la TAP doit faire figurer les équipements, les effectifs et les ETP de l'IFPBC des différents PIF. Ces éléments doivent être cohérents avec les amplitudes d'ouvertures des PIF, de l'importance de l'équipe en fonction du trafic passager et de son séquençage suivant les dispositions évoquées au 2.4 ci-dessus. Le formulaire de l'annexe 4 permet de vérifier cette cohérence.

### CACCP (CACZR)

L'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2009 apporte certaines restrictions à la prise en charge des dépenses en matière de contrôle des accès communs côté piste :



- Les systèmes vidéo sont déclarés au prorata de leur utilisation pour la mission sûreté et dans la mesure où ils génèrent une réduction des charges externes concernant cette mission. L'exploitant doit clairement indiquer quel est le pourcentage de la vidéo surveillance appliqué aux missions de sûreté sachant que cet outil peut être utilisé autant pour la sécurité que pour la sûreté, selon les sites, les emplacements, les spécificités et statut des espaces surveillés.
- Les coûts relatifs à la fabrication des titres de circulation aéroportuaires et à leur délivrance aux personnes pénétrant au côté piste ne sont pas couverts par la TAP car ils sont supportés par leur bénéficiaire.
- Les coûts d'installation et de maintenance des clôtures délimitant le côté piste du côté ville lorsqu'elles sont requises en matière de sûreté ou rendus nécessaires dans le cadre de la prévention du péril animalier sont pris en compte à hauteur de 50% maximum.

La mise en œuvre d'un PIF dédié aux personnels avec armement de l'ensemble des moyens d'inspection filtrage, portique de détection des métaux, RX et magnétomètre doit également être justifié de la même façon.

Sur les aérodromes C2, il n'est pas nécessaire d'armer un PIF avec ADS en dehors de l'activation de la PCZSAR.

De même l'activation d'un PARIF n'est pas justifiée en dehors des périodes où la PCZSAR de l'aérodrome est activée. En effet, lorsque la PCZSAR n'est pas activée, un simple contrôle d'accès par digicode ou tout autre moyen sécurisé prévu dans l'arrêté de police.

Les réglementations européenne et française n'imposent pas d'obligation en termes de moyens techniques pour les points d'accès réservés aux personnels. Par conséquent, la prise en compte par la TAP de moyens techniques (portique, RX, magnétomètre) sur un PAR, un PIF personnel ou un PARIF ne doit être envisagé que si l'exploitant d'aérodrome est en mesure de démontrer que l'acquisition de matériel permet de réaliser des économies en gain de personnel et d'efficience.

Dans un souci de bonne gestion, le contrôle aux accès communs de la ZSAR doit être organisé en fonction du trafic de l'aérodrome. Les seuils suivants peuvent servir de base de réflexion. Ils peuvent faire l'objet d'une discussion avec l'exploitant d'aérodrome notamment si ce dernier est en mesure de démontrer que l'acquisition de matériel permet de réaliser des économies globales sur un ou plusieurs exercices comptables.

<b>Catégorie aérodrome</b>	<b>Passagers totaux</b>	<b>Moyens</b>
C2		1 PAR armé d'1 ADS en HO sur demande IF des personnels au PIF passagers lors de l'activation de la PCZSAR
C1	- 1 MPAX	1 PARIF armé d'1 ADS en HO IF des personnels au PIF passagers
C1	+ 1 MPAX	1 PARIF armé d'1 ADS en HO et appel au PIF personnel en HNO 1 PIF personnel H24

Le formulaire de la TAP doit faire figurer les équipements, les effectifs et les ETP du CACCP (CACZR) des différents points de contrôle. Ces éléments doivent être cohérents avec les amplitudes d'ouvertures, et de l'importance de l'équipe en fonction de l'importance du passage suivant les dispositions évoquées au 2.4 ci-dessus. Le formulaire de l'annexe 4 permet de vérifier cette cohérence.

Le tableau suivant recense les diverses dépenses en matière de CACCP et précise si elles doivent être prises en charge par la TAP

Dépense	Prise en charge		Référence réglementaire
	Oui	Non	
Moyens humains ETP : rémunérations, charges, formations			Art 1 <sup>er</sup> arrêté du 30 décembre 2009
Moyens matériels : équipement des PARIF et PAR, vidéosurveillance			
Locaux et autres postes : énergie, travaux, entretien, assurance			
Fabrication des titres de circulation aéroportuaires			

## IFPBC

Les aérodromes classés en listes C1 et C2 doivent être équipés :

- d'un magnétomètre (lorsque le flux traité à la pointe dépasse 15 passagers par tranche de 30 minutes)
- d'un équipement LEDS de type A pour les aérodromes adoptant la procédure simplifiée et pour les autres aérodromes mettant en œuvre la procédure de base, au minimum deux équipements LEDS B ou A ou un équipement LEDS utilisé selon deux modes opératoires différents. Il est à noter que la procédure simplifiée d'inspection filtrage des LAG n'est applicable que jusqu'au 31 décembre 2016.

Les aérodromes dont le trafic dépasse les 75 000 passagers commerciaux doivent être équipés :

- d'un RX IFPBC

Il convient de surveiller d'un exercice TAP à l'autre l'évolution de la masse salariale, que la mesure soit remplie en propre par l'exploitant de l'aérodrome ou qu'elle soit sous-traitée.

Des seuils sont également à prévoir en termes d'armement du nombre de PIF. Les seuils suivants peuvent servir de base de réflexion. Ils peuvent faire l'objet d'une discussion avec l'exploitant d'aérodrome notamment si ce dernier est en mesure de

démontrer que l'acquisition de matériel permet de réaliser des économies globales sur un ou plusieurs exercices comptables.

Catégorie aérodrome	Passagers totaux	Moyens
C2	- 25 kPAX	Fouille manuelle
C2	Entre 25 et 75 kPAX	1 PIF (1 portique + 1 RX + 1 magnétomètre) Armement de 3 ADS (2 IF & CA + 1 RX & fouille) lors de l'activation de la PCZSAR
C2	Entre 75 et 400 kPAX	1 PIF (1 portique + 1 RX + 1 magnétomètre) Armement de 5 ADS (1 CA + 2 IF + 1 RX + 1 fouille) lors de l'activation de la PCZSAR
C1	Entre 400 kPAX et 1 MPAX	2 PIF mutualisés (2 portiques + 2 RX + 2 magnétomètres) Armement de 7 ADS (1 CA + 2 IF + 2 RX + 1 fouille + 1 coordonateur) lorsque le trafic nécessite l'ouverture des 2 PIF autrement Armement de 5 ADS lorsqu'un PIF est ouvert
C1	Entre 1 et 2 MPAX	3 PIF dont 2 mutualisés (3 portiques + 3 RX + 3 magnétomètres) Armement de 11 ADS (1 CA + 4 IF + 3 RX + 2 fouille + 1 coordonateur) lorsque le trafic nécessite l'ouverture de 3 PIF autrement Armement à 7 ADS pour les périodes à 2 PIF ouverts ou Armement de 5 ADS pour un PIF ouvert
C1	Au-delà de 2 MPAX ou configuration multi-terminaux	Nombre de PIF : suivant le trafic du terminal et sur les bases évoqués ci-dessus Pour un terminal de plus de 2 M Pax : Configuration des PIF mutualisés sur les bases ci-dessus

Le formulaire de la TAP doit faire figurer les équipements, les effectifs et les ETP de l'IFPBC pour les différents PIF. Ces éléments doivent être cohérents avec les amplitudes d'ouvertures, et de l'importance de l'équipe en fonction du trafic passager et de son séquençement suivant les dispositions évoquées au 2.4 ci-dessus.

Le tableau suivant recense les diverses dépenses en matière d'IFPBC et précise si elles doivent être prises en charge par la TAP.

Dépense	Prise en charge		Référence réglementaire
	Oui	Non	
Moyens humains ETP : rémunérations, charges, formations			Art 1 <sup>er</sup> arrêté du 30 décembre 2009
Moyens matériels : équipement des PIF : Portiques de détection de masse métallique, magnétomètre, table de fouille, RX obligatoire si trafic supérieur à 70 000 passagers + équipement LEDS			Article 9 arrêté du 1 <sup>er</sup> septembre 2003, Règlement d'exécution (UE) n°245/2013 du 19 mars 2013 Règlement d'exécution (UE) n°246/2013 du 19 mars 2013 Décision d'exécution de la Commission C (2013) 1587 du 19 mars 2013
Locaux et autres postes : énergie, travaux, entretien, assurance			
Système de dépose des bagages de cabine par le passager pour l'inspection manuelle ou par les équipements			

## Environnement

L'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2009 précise le type d'équipement à prendre en compte pour la mission « Mesures des contrôles environnements » :

- systèmes de mesures du bruit
- contrôles de la qualité de l'air et de l'eau.

Les contrôles environnementaux ne concernent actuellement que les aéroports sous surveillance ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). Il s'agit de Bâle Mulhouse, Beauvais Tillé, Bordeaux Mérignac, Lyon Saint-Exupéry, Marseille Provence, Nantes Atlantique, Nice Côte d'Azur, Paris Charles de Gaulle, Paris Le Bourget, Paris Orly, Strasbourg Entzheim, Toulouse Blagnac.

Les dépenses, à l'instar des autres domaines couverts par la TAP, peuvent se décomposer en moyens humains ou matériels comme les systèmes de mesure du bruit.

Ces mesures peuvent aussi concerner des aéroports moins importants mais dont la situation environnementale particulière justifie la mise en place de certains contrôles environnementaux.

## Principes généraux de gestion des campagnes TAP

### Modalités d'utilisation des formulaires de déclaration

Chaque domaine couvert par la Taxe Aéroport se décompose invariablement selon les types de dépenses suivantes :

- Immobilisations : il s'agit des immobilisations des matériels ou installations ayant fait l'objet d'une mise en service au cours de l'exercice comptable de la campagne de taxe aéroport. Si l'immobilisation en question, n'est pas utilisée intégralement pour des missions relevant de la taxe aéroport, la prise en charge des dotations d'amortissement ne pourra se faire qu'au prorata temporis.
- Personnels : les coûts pris en compte sont ceux des rémunérations des personnels, charges sociales comprises lorsque les personnels dépendent directement de l'exploitant ou les coûts représentés par la sous-traitance (majorité des cas en matière de sûreté). Les coûts de formation, s'ils répondent aux missions de la taxe aéroport, sont également pris en compte après vérification qu'ils ne sont pas déjà inclus dans le montant de la sous-traitance. Il est à noter que les frais de déplacement liés à l'organisation et à la validation des formations des agents de sûreté ou des agents SSLIA sont pris en charge par la taxe aéroport

Si certains coûts liés aux personnels correspondent à des tâches non couvertes par les missions concernées la prise en charge de la rémunération de ces personnels ne se fera qu'au prorata temporis desdites missions.

- Fonctionnement : il s'agit pour l'essentiel des dépenses liées à l'utilisation des bâtiments, des locaux, des matériels affectés intégralement pour la réalisation des missions concernées.

Les coûts de fonctionnement au titre de bâtiments ou de matériels utilisés partiellement pour la réalisation des missions concernées sont pris en compte au prorata temporis de cette affectation et en fonction des surfaces concernées pour les bâtiments.

- Les frais généraux qui représentent les coûts indirects à chaque mission (RH, gestion financière et comptable etc..) et sont plafonnés à 10 % des autres coûts déclarés.

Ces frais ne doivent en aucun cas être intégrés dans le calcul des différents domaines de la TAP mais seront ajoutés au décompte final.

Rubriques complémentaires des formulaires :

Ces rubriques sont essentielles car elles permettent aux gestionnaires d'avoir une description objective des moyens humains et matériels mis en œuvre par l'exploitant pour répondre aux missions de sécurité et sûreté.

Avant tout examen des déclarations, il convient de vérifier que ces rubriques ont bien été remplies par l'exploitant mais également qu'elles sont cohérentes et conformes aux définitions mentionnées sur le formulaire faute de quoi celles-ci ne sauraient être validées.

## Procédure de campagne TAP et déroulement des réunions avec les exploitants

Les exploitants doivent adresser aux DSAC IR compétentes des formulaires correctement remplis notamment au regard des rubriques complémentaires qui décrivent les moyens matériels et humains utilisés pour chaque mission.

Les aérodromes éligibles à la taxe d'aéroport sont regroupés en classes en fonction de leur trafic en UDT :

Classe	1	2	3
Nombre d'UDT	à partir de 20 000 001	de 5 000 001 à 20 000 000	de 5 001 à 5 000 000
Tarif par passager	de 4,30 € à 11,50 €	de 3,50 € à 9,50 €	de 2,60 € à 12,00 €
Tarif par tonne de fret ou de courrier	1,00 €		

La DTA adresse une note de lancement de la campagne aux DSAC IR vers le mois de février de l'année n. La campagne concerne les tarifs de la taxe aéroport qui seront appliqués à compter du 1er avril de l'année (n+1).

Les exploitants d'aérodrome doivent déclarer les dépenses couvertes par la taxe aéroport au moyen d'un formulaire de déclaration.

La note de la DTA précise que les déclarations des exploitants devront être effectuées comme suit :

- Bilan du financement des missions concernées pour l'année (n-1) ou (budget réalisé)
- Prévisions révisées pour l'année n ou (budget rectifié)
- Prévisions pour l'année (n+1) ou (prévisionnel n+1)
- Prévisions pour l'année (n+2) ou (prévisionnel n+2)

Un tableau de suivi élaboré par la DTA et les DSAC IR permet de suivre le bilan annuel depuis 1999, comparatif des coûts et des produits, pour chaque aérodrome bénéficiaire de la taxe aéroport ou de sa majoration.

Les déclarations des exploitants d'aérodrome seront adressées au minimum 15 jours avant la date de réunion avec la DSAC IR.

Clôture de la campagne TAP :

Les exploitants d'aérodrome ont jusqu'au 31 juillet de l'année n pour remettre les formulaires signés à la DSAC IR. Les formulaires doivent être signés par l'exploitant. Cette signature doit clairement faire apparaître l'identité et la qualité du responsable représentant l'exploitant aéroportuaire.

Les déclarations contresignées de la DSAC IR sont ensuite transmises au Bureau des affaires financières et réglementaires des aéroports de la DTA pour validation.

Ces déclarations de l'exploitant sont vérifiées et validées par le Bureau des affaires financières et réglementaires des aéroports de la DTA.

a) Cas de la déclaration validée :

La DSAC IR peut adresser un courriel à l'exploitant d'aérodrome pour l'informer que ses formulaires sont officiellement validés par l'administration centrale.

b) Cas de déclaration modifié :

Les déclarations de l'exploitant ne sont pas validées par le Bureau des affaires financières et réglementaires des aéroports de la DTA. Des rectifications ou modifications s'imposent.

La DSAC IR reprend contact avec l'exploitant d'aérodrome pour lui adresser la ou les déclarations dont les données ont été modifiées par les services de la DTA. Elle s'assure à nouveau que l'exploitant a bien enregistré ces modifications et en cas d'accord que les documents sont datés et signés.

### **Détermination du montant de la taxe acquittée par le passager**

La somme des coûts figurant dans la partie H RECAP de la déclaration de l'année n et le nombre prévisionnel de passagers et de tonnes de fret ou de courrier, donnent le coût par passager<sup>24</sup> ainsi que le montant de la taxe par aérodrome pour l'année (n+1), montant qui peut être plafonné.

Si le produit de la taxe est insuffisant, voire inexistant, (cas des aéroports non éligibles à la TAP) pour couvrir l'ensemble des dépenses validées, l'aérodrome déficitaire bénéficie d'une aide par le biais de la majoration de la taxe d'aéroport versée par les passagers embarquant sur les aéroports éligibles à la taxe.

Cette majoration par aérodrome représente un pourcentage de répartition d'un montant global de fonds pour l'ensemble des aéroports.

Il convient de rappeler que les aéroports dont le trafic est inférieur à 5000 UDT ne sont pas éligibles au versement de la taxe aéroport : ces aéroports perçoivent de fait une majoration pour couvrir leurs dépenses. Compte tenu de cette situation, il y a lieu de veiller particulièrement au niveau des coûts exposés et au respect des bonnes pratiques par leur exploitant.

Au terme de la campagne, conformément à la note annuelle diffusée par le Bureau des affaires financières et réglementaires des aéroports de la DTA, les exploitants d'aérodrome adresseront à la DSAC IR les formulaires rectifiés à la suite des réunions pour le 31 juillet de l'année N.

### **Procédure particulière en cas de changement d'exploitant d'aérodrome**

#### **Dispositions communes à l'ensemble des aéroports :**

---

<sup>24</sup> La date d'application de la taxe étant le 1<sup>er</sup> avril plusieurs méthodes sont envisageables : division par le nb pax départ de n+1, ou application de la taxe n sur le 1<sup>er</sup> trimestre et calcul sur le reste de l'année avec pour hypothèse du trafic 75 % ou la répartition spécifique de l'aérodrome en cas de saisonnalité marquée.



L'exploitant sortant fait part de sa demande de clôture du compte de la taxe pour apurement de ce dernier.

Il saisit le Bureau des affaires financières et réglementaires des aéroports de la DTA par un courrier demandant cet apurement.

Le bilan est établi par échange de données avec la DSAC IR à l'aide des tableaux de suivi amendés en commun par la DSAC IR et la DTA. Ce bilan, établi par consensus avec la DSAC IR, permet, après le contrôle des services de la DTA, de dresser l'état financier pour l'exploitant du compte taxe à la date de la fin de concession.

A réception de ce bilan, les services de la DTA transmettent à l'exploitant un accusé de réception et disposent d'un délai de 6 mois pour arrêter avec lui le bilan de clôture définitif ; en cas de désaccord, ce délai peut être prorogé une fois pour faciliter la recherche d'un consensus ; si aucun accord n'est trouvé à l'issue du délai éventuellement prorogé, la DGAC arrête unilatéralement le bilan de clôture.

A défaut de transmission du bilan par l'exploitant dans un délai de six mois à compter de la fin de concession, la DGAC peut prendre l'initiative d'en transmettre un à l'exploitant. Cette transmission vaut alors point de départ du délai fixé à l'alinéa précédent pour arrêter avec l'exploitant sortant le bilan de clôture définitif ;

### **Dispositions spécifiques aux aérodromes de classe 3 et non éligibles à la taxe d'aéroport :**

Sur la base du bilan de clôture définitif qui lui a été notifié, l'exploitant sortant obtient le remboursement par l'Etat des coûts éligibles à la taxe d'aéroport et non couverts par le produit de celle-ci à la date de changement d'exploitant, selon les modalités suivantes :

- L'éventuelle insuffisance de financement est couverte par la majoration de la taxe d'aéroport. Dans la mesure où les recettes de la majoration ne sont qu'évaluatives, ce remboursement peut toutefois faire l'objet de plusieurs versements successifs, en fonction des ressources disponibles, sans que l'exploitant ne puisse exiger à ce titre des intérêts complémentaires. Le nouvel exploitant démarre son exploitation avec un solde de financement des missions de sûreté et de sécurité nul.
- A l'inverse, si le bilan susmentionné fait apparaître un excédent de financement, celui-ci est reversé par l'ancien exploitant au nouvel exploitant, qui démarre son exploitation avec le solde positif correspondant dans ses comptes. A défaut de reversement par l'ancien exploitant au nouvel exploitant dans un délai de trois mois après notification du bilan définitif de clôture, ou dans le cas où l'exploitation s'arrête sans reprenneur, un titre de recettes est émis à l'encontre de l'ancien exploitant. Le produit de ce titre de recettes est affecté aux exploitants des aérodromes de classe 3 ainsi qu'aux exploitants d'aérodromes non éligibles à la taxe d'aéroport, dans les conditions fixées au IV bis de l'article 1609 quaterdecies du code général des impôts.

### 3.1. Définitions

ACNUSA	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
ADS	Agent de sûreté
ANA	Aéroports et navigation aérienne
APD	Avant projet détaillé
CA	Contrôle d'accès
CACCP (CACZR)	Contrôle des accès communs au côté piste (contrôle des accès communs à la zone réservée)
CP	Côté piste
CV	Côté ville
DSAC-IR	Direction de la sécurité de l'aviation civile inter régionale
DTA	Direction du transport aérien
EAe	Exploitant d'aérodrome
EDS	
HO	Heures ouvrables
HNO	Heures non ouvrables
IF	Inspection filtrage
IFPBC	Inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine
IFBS	Inspection filtrage des bagages de soute
LAG	Liquides, aérosols et gels
LEDS	
PCZSAR	Partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé
PAR	Poste d'accès routier
PARIF	Poste d'accès routier et d'inspection filtrage
PAX	Passager commercial
PIF	Poste d'inspection filtrage
RH	Ressources humaines
RX	
SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
SPPA	Service de prévention du péril animalier
TAP	Taxe d'aéroport
UDT	Unité de trafic
VIM	Véhicule d'intervention mousse
VIP	Véhicule d'intervention poudre
ZD	Zone délimitée
ZSAR	Zone de sûreté à accès réglementé

### 3.2. Formulaire de demande de financement

<b>Exploitant d'aéroport</b>	<b>Date de la demande</b>
Code IATA	JJ/MM/AAAA
<b>Objet de la demande</b>	Résumer l'objet de la demande

<b>Date réception demande par DSAC-IR</b>	JJ/MM/AAAA
<b>Référence demande</b>	IATA-AAAA-XXX
<b>Date réponse à l'exploitant</b>	JJ/MM/AAAA
<b>Agent en charge</b>	XXX

<b>Argumentaire réglementaire</b>
Préciser le(s) article(s) du(es) texte(s) réglementaire(s) de référence.
<b>Analyse de la DSAC-IR</b>
<b>Validation de la DSAC-IR</b>

<b>Argumentaire technique</b>
Montrer que la dépense engagée répond aux exigences réglementaires.
<b>Analyse de la DSAC-IR</b>
<b>Validation de la DSAC-IR</b>

<b>Argumentaire économique</b>
<b>Analyse de la DSAC-IR</b>
<b>Validation de la DSAC-IR</b>

<b>Détails des coûts financiers</b>				
Objet	Quantité	Montant unitaire TTC	Total TTC	Validation DSAC-IR
			- €	

### 3.3. Dotation réglementaire SSLIA

Niveau de protection officiel	Types et nombres d'engins	Chef de manœuvre	Pompiers
10	3 VIM 90 + 1 VIM 60 dont capacité poudre 450	1	8
9	3 VIM 90 dont capacité poudre 450	1	6
8	1 VIM 90+2 VIM 60 ou 3 VIM 60 dont capacité poudre 450	1	6
7	2 VIM 60 dont capacité poudre 225	1	4
6	1 VIM 60+1 VIM 24 dont capacité poudre 225	1	4
5	1 VIM 60 dont capacité poudre 180		2
4	1 VIM 24 dont capacité poudre 135		2
3	1 VIM 24 dont capacité poudre 135		2
2	1 VIP 2,5 250 kg poudre		1
1	Extincteur 50 kg poudre		

### 3.4. Formulaire d'évaluation des besoins ADS en ETP

Le formulaire est une feuille Excel qui permet d'évaluer les besoins opérationnels en ETP ADS pour faire face à un trafic prévisionnel tout en satisfaisant aux dispositions du Code de Travail. En fonction de la saisonnalité et de la périodicité du trafic, le besoin peut être évalué par saison, ou semaine ou jour.

Pour un aéroport ayant un trafic inférieur à 400.000 passagers locaux, la procédure pour compléter une feuille du formulaire Excel correspondant à une période précise (semaine complète du programme été ou hiver, ou journées ouvrables de la semaine du programme été ou hiver, ou du week-end d'hiver ou d'été, ..) est la suivante :

1 – Chaque case correspond à un quart d'heure et elle doit être complétée par le nombre d'agents en service pour assurer l'inspection filtrage des bagages de soute (lignes IFBS : 1 ou 2) et des passagers et de leurs bagages de cabine main (lignes IFPBC : 1 ou 2 ou 3 ou .... en fonction de la capacité des vols et du nombre de PIF nécessaires).

2 – Pour chacun des vols, la durée de l'armement du ou des PIF doit être matérialisée (cases ombrées et zone limitée) et la capacité de l'aéronef renseignée (dans la case verte).

3 - Pour chacun des vols, il y a lieu de mentionner, dans les cases délimitées, le nombre d'agents (en rouge) en poste en fonction du trafic sur la base des éléments ci-dessous :

Capacité Aéronef	< 20 pax	< 50 pax	< 100 pax	< 150 pax	< 200 pax	au-delà
IFBS	1	1	1	1 + 1 bagagiste max	1 + 1 bagagiste max	1 + 1 bagagiste max
IFPBC	1	2	3	4	5	Ouverture 2 <sup>ème</sup> PIF et armement adapté si PIF jumelé ou non

4 – Prévoir (en bleu) la stérilisation de la zone par un agent 1 quart d'heure avant l'ouverture du 1er vol ou lors d'une réouverture et maintenir l'équipe 1 quart d'heure après la fermeture du vol (retard ou retour)

5 – Le calcul de la capacité cumulée des vols par quart d'heure ainsi que les effectifs nécessaires par quart d'heure pour assurer l'IFBS et l'IFPBC s'effectuent automatiquement (lignes Nb personnel IFBS ou IFPBC)

6 – Compléter la ligne « convention collective » par le nombre d'agent à maintenir sur place pour respecter les dispositions du code du travail (durée minimale de prise de service et délai minimum pour deux prises de service successives) (couleur case jaune ligne Nb personnel Convention collective).

Compléter également la ligne « Correctif superposition » par le nombre d'agents en surplus résultant d'une superposition courte de deux vols sans l'ouverture d'un nouveau PIF pour l'IPBC (chiffres en rouge) et du doublon de l'armement de l'IFBS (opérateur d'écran systématiquement, bagagiste à étudier).

Le nombre d'heures pour chaque fonction IFBS, IFPBC, Convention Collective et Correctif apparaissent sur chaque feuille dans les cases à fond bleu. Sur l'exemple (semaine hiver) en semaine, les vols ayant lieu 5 jours et le personnel étant comptabilisé par quart d'heure un ratio de 5/4 permet de calculer le nombre d'heures opérationnelles par semaine. Pour la période d'hiver, les vols ayant lieu pendant 3 mois, pour calculer le nombre d'heures d'hiver, un ratio de 12/52 est utilisé (sur la base de 4 semaines par mois).

7 - Introduire le nombre d'heures annuelles de service par un agent (en rouge dans la feuille récapitulatif) permettant de calculer le nombre d'ETP nécessaires pour assurer les différentes missions.

Le nombre d'heures opérationnelles pour un ETP généralement admises est de 1.575 heures (52 semaines de 35 heures déduction faite de 5 semaines de congés et de 2 semaines de congés pour maladie et formation).

8 – La feuille récapitulative donne le nombre d'heures par période pour chacune des missions ainsi que les ETP correspondants. Y figurent également les hypothèses prises pour le trafic (aéronef, capacité et destination des vols) dans les cases en jaune.

9 – Une marge de l'ordre de 5% peut être prise en compte pour couvrir les vols charters ou les retards lors de l'examen d'un budget réalisé et cette marge peut être plus importante en cas de trafic non régulier significatif.

10 – Il n'est pas nécessaire d'effectuer cette analyse systématiquement lors de la campagne de l'année N, les besoins en ETP pour le budget rectificatif N ainsi que les prévisionnels N+1 et N+2 peuvent être évalués sur la base des évolutions du programme des vols envisagés.

11 – Pour les missions SSLIA, SPPA et CACZR, la feuille correspondante est à utiliser. Il suffit d'introduire pour les périodes considérées (hiver, été, semaine, week-end), les horaires de services et le niveau publié pour le SSLIA et le SPPA en portant l'effectif de l'équipe (pompier + chef de manœuvre + SPPA si nécessaire) et le nombre de PIF personnel ou PARIF ouvert avec leur personnel.

12 – Pour les aérodromes ayant un trafic supérieur à 400.000 passagers, l'évaluation des besoins en ETP pour l'IFBS et l'IFPBC s'appuiera sur les durées d'ouverture des postes, l'effectif de leurs équipes (IFBS en association avec le multiplexage et IFPBC en liaison avec la topologie des PIF et les armements prévus pour les PIF non isolés).

#### 4. Redevances ou taxes sûreté 2013 redressées sur les aéroports européens

	Trafic en Milliers Pax en 2012	Aéroport		Taux Red. ou Taxe par Pax/Départ en €	Taux redressé
<b>&gt; 40 Millions Pax</b>	61 490	CDG	1	11,97	9,34
	57 020	Francfort	2	7,89	7,89
	51 035	Amsterdam	3	12,81	9,99
	45 175	Madrid	4	4,13	3,22
<b>&gt; 20 Millions Pax</b>	38 360	Munich	5	5,92	5,92
	36 980	Rome	6	4,5	4,50
	35 131	Barcelone	7	4,13	3,22
	27 229	Orly	8	11,18	8,72
	23 289	Copenhague	9	5,87	4,58
	22 661	Palma	10	4,13	3,22
	22 165	Vienne	11	7,7	6,01
	22 080	Oslo	12	7,35	5,73
	20 780	Dusseldorf	13	4,67	4,67
<b>&gt; 10 millions Pax</b>	19 841	Manchester	14	5,12	5,12
	19 659	Stockolm	15	4,54	4,54
	18 943	Bruxelles	16	6,62	5,16
	18 922	Berlin	17	5,14	5,14
	18 522	Milan Malpensa	18	3,53	3,53
	14 850	Helsinki	19	4,3	3,35
	13 804	Genève	20	7,78	6,07
	13 697	Hambourg	21	4,89	4,89
	12 563	Malaga	22	4,13	3,22
	11 082	Nice	23	8,05	6,28
<b>&gt; 8 Millions Pax</b>	9 720	Stuggart	24	5,45	5,45
	9 280	Cologne	25	6,85	6,85
	8 990	Milan Linate	26	3,64	3,64
	8 924	Birmingham	27	3,55	3,55
	8 500	Budapest	28	3	2,34
	8 340	Lyon	29	7,65	5,97
	8 238	Marseille	30	8,15	6,36

	Trafic en Milliers Pax en 2012	Aéroport		Taux Red. ou Taxe par Pax/Départ en €	Taux redressé
<b>&gt; 3 Millions Pax</b>	7 562	Toulouse	31	7,59	5,92
	7 120	Bucarest	32	7	5,46
	5 951	Bologne	33	3,91	3,91
	5 921	Bristol	34	6,67	6,67
	5 801	Naples	35	5,5	5,50
	5 287	Hanover	36	8,25	8,25
	4 890	Gothembourg	37	4,54	4,54
	4 767	Riga	38	6,5	5,07
	4 463	Liverpool	39	3,96	3,96
	4 322	Belfast	40	6,5	6,50
	4 178	Bordeaux	41	7,8	6,08
	3 860	Beauvais	42	6,75	5,27
	3 600	Verone	43	3,8	3,80
	3 436	Nantes	44	7,3	5,69
	3 009	Leeds	45	4,54	4,54
<b>&gt; 1 Million Pax</b>	2 977	Eindhoven	46	12,45	9,71
	2 330	Cork	47	5,5	4,29
	2 153	Malmoe	48	4,54	4,54
	1 666	Salzbourg	49	8,5	8,50
	1 287	Shannon	50	5,5	4,29
	1 028	Cardiff	51	3,01	3,01
<b>Moyenne</b>	88 719	ADP		11,74	9,16
	55 166	Moy Metropole(14 Aero) > 1 Million hors ADP		7,74	6,04
	772 878	Europe		6,90	5,89



## 5. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ACI	Airport council international
ADP	Aéroports de Paris
AVSEC	Aviation security
BACEA	Budget annexe contrôle et exploitation aériens
CACZR	Contrôle d'accès à zone réservée
CDG	Charles De Gaulle
CDS	Commission de sûreté
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CISA	Commission interministérielle de sûreté aérienne
CNAPS	Conseil national des activités de prévention et de surveillance
DCPAF	Direction centrale de la police de l'air aux frontières
DDPAF	Direction départementale de la police de l'air aux frontières
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile
DSAC/IR	Direction de la sécurité de l'aviation civile inter régionale
DGPN	Direction générale de la police nationale
DTA	Direction du transport aérien
EDS	Explosive detection system
ENAC	École nationale de l'aviation civile
ETP	Équivalent Temps Plein
FG	Frais généraux
FNAM	Fédération nationale de l'aviation marchande
GTA	Gendarmerie du transport aérien
IFBS	Inspection filtrage des bagages de soute
IFPBC	Inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine
IFU	Inspection filtrage unique
LAG	Liquides, aérosols et gels
LEDS	Li Liquid explosif detection system

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PAR	Poste d'accès routier
PARIF	Poste d'accès routier d'inspection filtrage
PIF	Poste d'Inspection filtrage
RX	Appareil à rayons X
SESA	Syndicat des entreprises de sûreté aéroportuaire
STAC	Service technique de l'aviation civile
SSLIA	Service sécurité et lutte contre l'incendie des aéronefs
TAP	Taxe aéroport
UAF	Union des aéroports français
UDT	Unité de trafic
ZSAR	Zone de sûreté à accès réservé



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

**Conseil général de  
l'environnement  
et du développement durable**

7e section – secrétariat général

bureau des rapports  
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La  
Défense cedex  
Tél. (33) 01 40 81 68 73

