



NOTE DE TRAVAIL

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS)

Montréal, 12 – 14 septembre 2012

Point 9 : Questions diverses

RECONNAÎTRE LA SÛRETÉ DU CÔTÉ VILLE COMME PRIORITÉ

(Note présentée par la France)

SOMMAIRE

Cette note présente la position française, selon laquelle la sûreté du côté ville des aéroports doit être érigée au rang de priorité, et évoque certaines conséquences en termes de politique publique de cet axe stratégique.

Suite à donner : la conférence est invitée à soutenir les actions proposées au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 La France considère que la sûreté du côté ville des aéroports doit être érigée au rang de priorité. Cette position se justifie d'abord par un impératif de sûreté [cf. la note de travail présentée lors de la 23^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) sous la référence AVSECP/23-WP/27 « Protection des zones publiques des aéroports »], puisque l'efficacité des mesures de sûreté mises en place à partir de 2001 a pu avoir comme conséquence d'accentuer l'attractivité des zones dites publiques pour commettre des actes terroristes. Cette priorité, comme souligné dans la note de travail soumise à cette conférence et intitulée « Remettre le passager au cœur des politiques de sûreté », résulte également de l'approche globale qui doit être appliquée à l'expérience du voyageur et à sa satisfaction, ainsi qu'aux exigences qui en découlent pour les autorités en termes de sûreté, de qualité de service et d'utilité économique.

2. ANALYSE

2.1 La France estime donc que les normes internationales en vigueur devraient davantage refléter cette priorité, même si la neuvième édition de mars 2011 de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago a marqué une étape décisive en évoquant pour la première fois la sûreté du côté ville en tant que telle, via la pratique recommandée 4.8, selon laquelle « *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que des mesures de sûreté applicables aux zones côté ville soient établies pour atténuer les éventuelles menaces d'actes d'intervention illicite, en fonction de l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales compétentes.* »

2.2 En termes d'organisation des politiques publiques, la sûreté du côté ville comporte des enjeux de coordination interministérielle ainsi que de gouvernance des aéroports avec la nécessaire implication d'acteurs non plus seulement publics mais également privés.

2.3 Dans la mesure où la délimitation du côté ville est soumise à l'appréciation des autorités, la définition de son périmètre constitue un autre préalable obligatoire. Les autorités françaises considèrent que les normes internationales, et notamment le Chapitre 11 du *Manuel de la sûreté de l'aviation* (Doc 8973 – Diffusion restreinte), axé sur la protection périmétrique et sur la sûreté des zones côté piste, pourraient fixer une définition a minima du côté ville des aéroports.

3. CONCLUSION

3.1 La conférence est invitée :

- a) à reconnaître la sûreté du côté ville comme priorité des politiques publiques de sûreté de l'aviation civile ;
- b) à inscrire cet objectif dans les documents finaux de la conférence ainsi que dans toute autre déclaration adoptée à l'avenir par la communauté internationale sous l'égide de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- c) à confier au Secrétariat de l'OACI et au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) des travaux sur l'évaluation des menaces spécifiques côté ville et la définition d'éléments d'orientation sur la protection des zones côté ville.