

14ème législature

Question N° : 29969	De Mme Sylviane Alaux (Socialiste, républicain et citoyen - Pyrénées-Atlantiques)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > aéroports	Analyse > mesures de sécurité. renforcement.
Question publiée au JO le : 18/06/2013 Réponse publiée au JO le : 06/08/2013 page : 8526 Date de changement d'attribution : 03/07/2013		

Texte de la question

Mme Sylviane Alaux attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les conséquences des règlements CE n° 300/2008 et UE n° 185/2010 concernant les surveillance, rondes et autres contrôles physiques dans les aéroports, et plus particulièrement plus particulièrement sur l'arrêté ministériel du 27 juillet 2012 précisant que ces rondes et patrouilles relèvent de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome. Leur mise en œuvre doit être pilotée à une fréquence définie par le préfet en fonction du contexte, de la présence ou non des services de l'État et réalisées par un personnel formé spécialement spécialement pour cela. Logiquement, les coûts induits devraient être couverts par la taxe aéroport qui augmentera en conséquence. Or certains aéroport comme celui de Biarritz qui se trouve dans son département, les effectifs de gendarmerie des transports aériens (GTA) et de la police aux frontières (PAF) sont suffisamment dimensionnés pour assurer cette fonction de surveillance. Dès lors, il paraît incompréhensible que cette mesure soit tant en contradiction d'une part avec les efforts de compétitivité du secteur aérien d'une part et avec la présentation en Conseil des ministres par le ministre lui-même, d'une politique ambitieuse (selon la DGAC) de soutien au secteur aérien, dans le but de renforcer sa compétitivité, d'autre part. La contradiction réside principalement dans le fait que les usagers devront s'acquitter d'un supplément de taxe alors même qu'ils contribuent déjà indirectement au financement de la GTA par l'intermédiaire de la taxe aviation civile et au financement du PAF par l'impôt. À ce titre, elle souhaite connaître sa position sur ce sujet, ainsi que les options qui pourraient être envisagées dans le cas des aéroports dont les effectifs de surveillance peuvent être considérés comme appropriés à l'accomplissement d'une mission de surveillance.

Texte de la réponse

Le règlement européen n° 185/2010 du 4 mars 2010 impose l'organisation d'une « surveillance ou de rondes » permettant de vérifier, sur le périmètre d'un aérodrome, la mise en œuvre correcte de plusieurs points relatifs à la sûreté. L'arrêté du 27 juillet 2012 relatif à l'organisation de la surveillance des aérodromes précise les conditions de mise en œuvre en France de cette exigence et met notamment à la charge des exploitants d'aérodromes un certain nombre de ces contrôles. Cet arrêté est accompagné d'une circulaire interministérielle à destination des préfets. Le dispositif doit être mis en œuvre sur chaque aérodrome à partir d'une évaluation du risque faite par les autorités administratives locales, qui prennent en compte les mesures déjà existantes (vidéosurveillance, rondes des services de l'État notamment) ainsi que les menaces et vulnérabilités propres à chaque aérodrome. Sur les aérodromes où ils sont présents, les services de la gendarmerie des transports aériens (GTA) et de la police aux frontières (PAF) assurent pour leur part une mission complémentaire de police et de surveillance générale. Ces missions sont

distinctes de celles des agents de sûreté certifiés dont la fonction est exclusivement dédiée à la surveillance du périmètre de l'aérodrome. Les coûts rencontrés par les exploitants d'aérodromes pour la mise en oeuvre de ce dispositif seront couverts par la taxe d'aéroport dont le produit couvre les coûts des missions de sûreté conformément à l'article 1609 quater viciés du code général des impôts. L'impact financier de cette mesure n'est pas encore connu mais il ne devrait pas remettre en cause les efforts entrepris dans le cadre du plan de compétitivité du transport aérien puisque, sur certains aérodromes, de nombreux moyens sont déjà en place et permettront, moyennant certaines adaptations et instructions complémentaires, de satisfaire aux exigences réglementaires.