



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 99275

Texte de la question

M. Jean-Claude Fruteau attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les conséquences de la privatisation croissante de la sécurité dans les aéroports. L'enquête diffusée par le magazine « Envoyé spécial » et intitulé « Police privée : la sécurité au rabais » soulève de vives polémiques. Les journalistes ayant réalisé ce reportage, ont mené des investigations pour mesurer l'efficacité de ces polices privées qui ont pris le relais du désengagement de l'État pour assurer certaines missions de surveillance et de protection, en général et pour contrôler l'embarquement des passagers dans les aéroports. Les conclusions de cette enquête sont plus qu'édifiantes pour la qualité du service rendu notamment en ce qui concerne la sûreté dans les aéroports puisque les journalistes ont réussi, à deux reprises, à embarquer en possession d'une arme à feu démontée dans leur bagage à main. En effet, alors qu'à partir de 2014 il y aura en France plus d'agents salariés des entreprises de sécurité privée que de policiers (forces publiques, gendarmes, policiers et douaniers réunis), ce reportage pointe du doigt le manque de formation et de qualification des agents pour exercer leurs fonctions ainsi que leur substitution croissante aux forces de l'ordre pour l'exercice de certaines missions sensibles. Ce recours croissant à la police privée est la conséquence directe du désengagement de l'État qui, pour des raisons purement financières, délègue un nombre important de ses missions régaliennes sans s'assurer de la qualité du service rendu, de la qualité et du niveau de formation des agents et des garanties sociales offertes à ces agents (niveau de rémunération, protection sociale...). S'agissant de la démonstration faite lors de ce reportage sur la sûreté dans les aéroports, force est de constater que ces agents de sécurité et de contrôle ne reçoivent qu'une formation théorique de 99 heures de cours et ne sont pas mis en situation pratique avant leur prise de fonction. Ainsi par exemple, les personnes suivant cette formation doivent mémoriser en 6 heures plus de 400 images afin d'être, théoriquement, en capacité de détecter la présence éventuelle d'armes ou d'explosifs dans les bagages cabine. Pire encore, certains centres de formation ne prennent même pas la peine, d'une part, de placer ces futurs agents devant les outils qu'ils devront manipuler au quotidien (machines à rayons X, portiques de sécurité, détecteurs de métaux...) et, d'autre part, de leur montrer à quoi ressemble une arme ou un explosif. Par ailleurs, cette faille dans la sécurité, qui avait d'ailleurs fait l'objet de nombreuses démonstrations du genre dans le passé, soulève la question cruciale de l'efficacité et l'efficience des moyens investis. En effet, depuis les attentats du 11 septembre 2001, les taxes d'aéroport, censées financer l'amélioration de la sûreté à la fois dans les aéroports et dans les aéronefs, ont considérablement augmenté (+ 90 % en dix ans). Il est donc plus que légitime de s'interroger sur l'efficacité et l'efficience des prestations fournies par ces entreprises de sécurité privée. Il lui demande de détailler, sous forme de tableau, les dépenses des principaux aéroports de métropole et d'outre-mer dans ce secteur et souhaite savoir s'il entend évaluer la qualité des prestations fournies et établir des critères d'efficacité et d'efficience pour améliorer la qualité de cette mission régaliennne déléguée à des prestataires privés.

Texte de la réponse

La taxe d'aéroport finance non seulement les coûts correspondants aux mesures de sûreté mais également ceux relatifs aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs, à la lutte contre le péril animalier et aux contrôles environnementaux, lesquels coûts incombent aux gestionnaires. Néanmoins, la forte progression des montants de cette taxe d'aéroport est effectivement liée, pour l'essentiel, au financement des nouveaux équipements ou services imposés par la réglementation sur la sûreté, et en particulier par la réglementation européenne. Ce système de financement a permis une montée en puissance rapide des équipements et des mesures de sûreté après les événements du 11 septembre 2001. Le tableau en annexe détaille, pour les 37 premières plates-formes aéroportuaires françaises (supérieures à 100 000 passagers), les dépenses budgétées en 2011 pour la sûreté ainsi que pour la sécurité. Au niveau national, les coûts prévisionnels de sûreté déclarés par l'ensemble des aéroports au titre de l'année 2011 s'élèvent à 656 Meuros (hors frais généraux). Par ailleurs, l'efficacité de ce dispositif fait l'objet d'évaluations constantes. En premier lieu, les services compétents de l'État procèdent à la surveillance continue de l'application de la réglementation via des inspections ciblées, menées selon une méthodologie commune, et des test en situation opérationnelle. Les opérateurs eux-mêmes participent à cette démarche de surveillance continue, à travers leurs tests de performance en situation opérationnelle. Enfin, des audits à la fois nationaux et internationaux (menés par l'Union européenne et par la Conférence européenne de l'aviation civile) sont régulièrement organisés sur les aéroports nationaux et permettent de détecter d'éventuels écarts par rapport à l'application des règles relatives à la sûreté.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Fruteau](#)

Circonscription : Réunion (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99275

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 1er février 2011, page 874

Réponse publiée le : 9 août 2011, page 8669