



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

personnel

Question écrite n° 70098

Texte de la question

M. Hervé Pellois attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargé de la réforme de l'État et de la simplification, sur la complexité des règles existantes en matière de recrutement des agents de sûreté aéroportuaire. À titre d'exemple pour travailler au sein d'une entreprise de sûreté aéroportuaire, tout candidat doit passer par six phases différentes avant d'être affecté à son poste. Qu'il s'agisse des activités de transport de fonds, traitement des valeurs, maintenance des automates bancaires ou bien de l'activité liée à la sûreté aéroportuaire, la procédure est la même. Elle dure si longtemps qu'il s'écoule généralement sept mois entre l'acte de candidature et la prise de fonctions effective d'un opérateur de sûreté. La longueur des délais pour réunir tous les documents et agréments nécessaires est liée aux multiples enquêtes de moralité qui doivent être réalisées par différents services (police, conseil national des activités privées de sécurité, préfet, procureur de la République), qui semblent avoir des difficultés à communiquer entre eux. Face à tant de lourdeur et de lenteur administratives, il est très difficile pour une telle entreprise d'agir avec réactivité et efficacité. Par ailleurs il convient de préciser que ces entreprises, qui remplissent à la fois des activités de sécurité aéroportuaire et de gestion logistique (parfois sur de longues distances) de valeurs, produits et documents sensibles, dépendent actuellement du ministère de l'intérieur et du secrétariat d'État aux transports. Cette double tutelle ne va pas dans le sens d'une simplification des procédures. Il attire donc son attention sur la nécessité d'une part de mieux encadrer le recrutement et de définir des standards minimums à l'embauche et d'autre part de simplifier et de raccourcir les délais administratifs d'intégration dans l'entreprise.

Texte de la réponse

La mise en oeuvre des mesures de sûreté aéroportuaire par des agents de sûreté relève de deux exigences réglementaires distinctes : - d'une part, la réglementation européenne (règlement (UE) 300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002, et règlement (UE) 185/2010 du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en oeuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile) ainsi que les mesures d'application élaborées par le ministère chargé de l'aviation civile, autorité compétente dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (article D. 1443-4 du code de la défense), en coordination avec les différents ministères concernés (intérieur et budget en particulier) ; - d'autre part, le livre VI du code de la sécurité intérieure (CSI) et ses textes d'application, qui placent les activités de sûreté aéroportuaire parmi les activités privées de sécurité. De cette double réglementation, découlent plusieurs conséquences sur la formation initiale et le recrutement d'un agent de sûreté. Les agents doivent être titulaires d'une carte professionnelle délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) après justification de l'aptitude professionnelle (par la preuve de l'exercice d'une activité privée de sécurité, certificats ou certifications) et après une enquête administrative s'assurant du respect des conditions fixées par l'article L. 612-20 du CSI. Pour les personnes ne répondant pas encore aux conditions d'aptitude professionnelle, une autorisation préalable à l'entrée en formation, prévue à l'article L. 612-22 du CSI pour tout aspirant agent privé de sécurité, est délivrée par le CNAPS après une enquête de moralité, afin d'éviter que des personnes suivent une formation (onéreuse) sans

pouvoir espérer exercer une activité privée de sécurité par la suite. Pour obtenir un Certificat de qualification professionnelle - agent de sûreté aéroportuaire (CQP-ASA), il appartient aux agents de suivre deux volets de formation initiale : - une formation relevant du CSI, définie, mise en oeuvre et sanctionnée par la branche professionnelle prévention et sécurité, reprenant le socle de formation des agents privés de sécurité ; - une formation à la sûreté aéroportuaire, délivrée en application des exigences européennes, devant en outre répondre à des exigences fixées par la branche professionnelle prévention et sécurité (durées minimales non exigées par la réglementation européenne). Cette formation est sanctionnée par un examen d'État permettant d'obtenir la certification européenne requise pour mettre en oeuvre les contrôles de sûreté sur les aéroports. Il appartient aux agents de sûreté procédant aux fouilles des véhicules, des bagages et objets transportés, ou aux palpations de sûreté, d'obtenir un double agrément, préfet - procureur de la République (L. 6342-4 du Code des transports), qui est précédé d'une enquête administrative. Enfin, les agents de sûreté doivent obtenir une habilitation préfectorale (L. 6342-3 du Code des transports) précédée d'une enquête administrative. Cette enquête vaut pour le double agrément lorsque les demandes sont concomitantes. Il convient cependant de noter que cette mesure de simplification ne semble pas ou peu mise en oeuvre par les entreprises concernées. Il convient en outre de préciser que : - le volet certification aéroportuaire doit être renouvelé, en application de la réglementation européenne, tous les cinq ans ou tous les trois ans, selon les missions exercées par l'agent de sûreté aéroportuaire, sans que cela n'entraîne une nouvelle enquête ; - l'enquête de sécurité permettant l'obtention d'un titre de circulation aéroportuaire doit être renouvelée au plus tous les trois ans ; - les enquêtes administratives permettant l'obtention du double agrément doivent être renouvelées au plus tous les 5 ans ; - l'enquête administrative permettant le renouvellement de la carte professionnelle doit être renouvelée tous les 5 ans. Une réflexion est actuellement en cours au sein des ministères intéressés afin d'alléger ces procédures. Dans le cadre de l'étude n° 009361-02 du Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD), relative au parangonnage sur le coût et le financement de la sûreté aéroportuaire publiée en octobre 2014, le CGEDD propose de simplifier ces procédures administratives. Faisant suite à cette proposition, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) élabore actuellement des propositions pour limiter le nombre d'enquêtes administratives successives. Ainsi, l'habilitation (L. 6342-3 du code des transports), précédée d'une enquête de sécurité très complète, pourrait répondre aux exigences de l'autorisation préalable à l'entrée en formation, de la délivrance de la carte professionnelle et du double agrément, d'autant plus que les agents de sûreté aéroportuaire ont tous vocation à détenir cette habilitation.

Données clés

Auteur : [M. Hervé Pellois](#)

Circonscription : Morbihan (1^{re} circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70098

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Réforme de l'État et simplification

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 novembre 2014](#), page 9774

Réponse publiée au JO le : [21 avril 2015](#), page 3094