



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

structures administratives

Question écrite n° 83474

Texte de la question

M. Thierry Lazaro interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les missions, l'activité en 2014 et le coût de fonctionnement pour l'État du Conseil national de la sûreté de l'aviation civile.

Texte de la réponse

Le conseil national de la sûreté de l'aviation civile (CNS) a été instauré par le décret no 2007-433 du 25 mars 2007 relatif à la sûreté de l'aviation civile (modifié par le décret no 2010-388 du 19 avril 2010 et no 2013-234 du 20 mars 2013), en réponse à une recommandation du rapport de la mission d'étude sur la sûreté de l'aviation civile de novembre 2006. Il est prévu à l'article D. 213-2 du code de l'aviation civile. Il s'agit d'une instance nationale de consultation, de coordination, d'étude et d'expertise en matière de sûreté de l'aviation civile, composée de représentants de l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par les questions relatives à la sûreté de l'aviation civile, comme requis par les normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'article 3.1.5 de l'Annexe 17 à la convention de Chicago. Le CNS peut ainsi être consulté sur toute question relative à la sûreté de l'aviation civile. Il produit des études et des recommandations à l'usage des administrations concernées et il rend compte de ses travaux à la commission interministérielle de la sûreté aérienne (CISA), organe décisionnel interministériel assistant le Premier ministre pour la détermination, la coordination et le suivi de la politique nationale de sûreté et de défense aériennes. Ce conseil est la seule instance nationale regroupant l'ensemble des très nombreux acteurs de la sûreté, services de l'État (douanes, police aux frontières, gendarmerie du transport aérien, direction générale de l'aviation civile (DGAC), etc.), ainsi qu'une très large palette d'activités interagissant les unes avec les autres (exploitation d'aérodrome, transport aérien, opération de fret, mise en œuvre des mesures de sûreté, etc.). Il comprend 13 représentants de l'État impliqués dans la sûreté aérienne ainsi que 20 membres désignés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile : - 12 représentants des entreprises ou organismes assurant la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes ou y concourant ; - 1 représentant des fabricants d'équipements de sûreté ; - 5 représentants des personnels employés dans les zones de sûreté à accès réglementé des aérodromes, notamment des personnels mettant en œuvre des mesures de sûreté ; - 2 représentants des personnels navigants. Il est présidé par un membre du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Il s'est réuni à deux reprises en 2015. Il a permis des échanges sur les évolutions réglementaires, effectives et projetées sur le plan international, européen et national. La DGAC a fait un point sur les travaux suivants : - la doctrine de sûreté qui permet de fixer un cadre d'actions commun à tous les acteurs de la sûreté. Cette dernière repose sur 3 piliers : l'analyse des risques, une approche globale, l'amélioration et l'adaptation permanentes. Elle vise à mettre en place des mesures de sûreté adaptées à chaque situation, à construire un système de lignes de défense global, cohérent et robuste. Grâce au partage de l'information, elle doit faire de chaque acteur du transport aérien un acteur de la sûreté aéroportuaire ; - l'état d'avancement de son programme « vision sûreté » mené avec aéroports de Paris et les aéroports de Nice, Lyon et Toulouse, visant à encourager et soutenir les initiatives locales en matière d'expérimentation de nouvelles

conceptions de l'inspection filtrage, dès lors qu'elles répondent à la stratégie nationale d'amélioration de la sûreté ; - l'outil STITCH (système de traitement informatique des titres de circulation et des habilitations) permettant de gérer les habilitations et de titres de circulation des personnels accédant aux zones de sûreté à accès réglementé des aéroports français. Trois groupes de travail dont la création a été commandée par le CNS ont principalement présenté l'état d'avancement de leurs réflexions sur : - la conception de la sûreté basée sur des objectifs à atteindre ; - l'ergonomie des postes d'inspection filtrage ; les travaux donneront lieu à un guide de pratiques recommandées en 2016 ; - la définition de standards de recrutement (physiques et mentaux) pour les agents de sûreté. L'existence et le fonctionnement du CNS n'engendrent pas de coût spécifique pour la collectivité : - la mise à disposition de salles de réunion et les travaux de secrétariat sont assurés par la DGAC ; - ses membres ne reçoivent aucune rémunération ou indemnisation en contrepartie de leur participation.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Lazaro](#)

Circonscription : Nord (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 83474

Rubrique : Ministères et secrétariats d'état

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 juin 2015](#), page 4881

Réponse publiée au JO le : [12 juillet 2016](#), page 6703