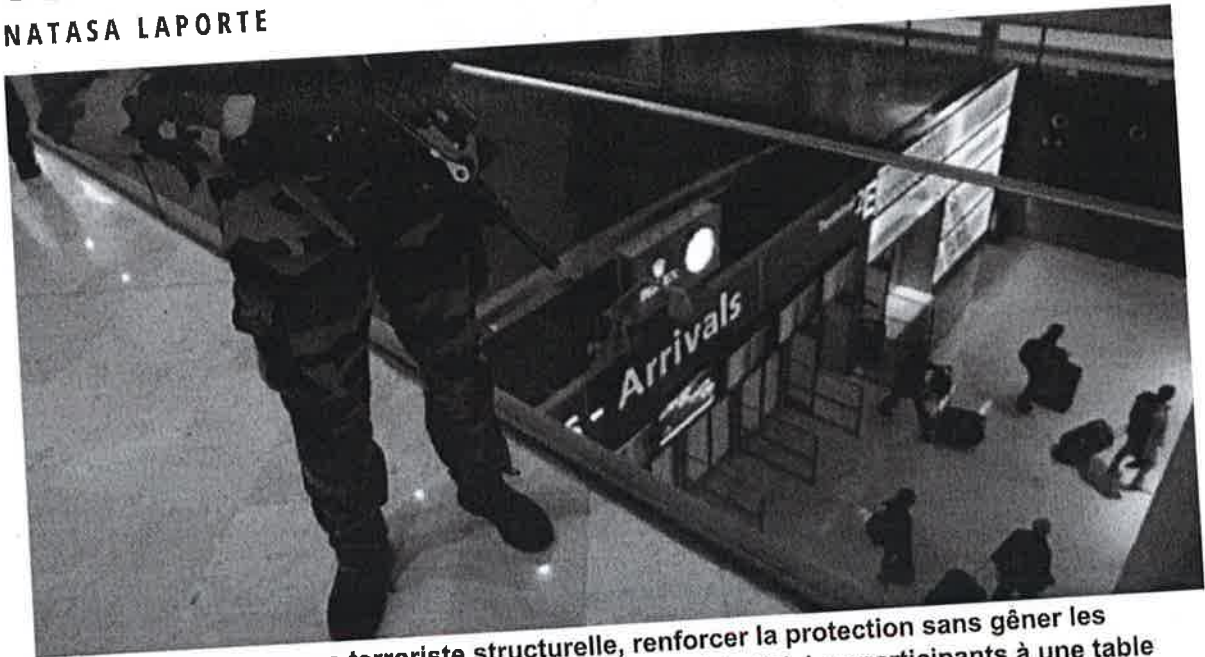


PARIS AIR FORUM (REPLAY)

SURETE AEROPORTUAIRE : LA QUESTION BRULANTE DU FINANCEMENT

NATASA LAPORTE



A l'heure d'une menace terroriste structurelle, renforcer la protection sans gêner les passagers ni trop peser sur la facture devient un sujet vital. Les participants à une table ronde qui s'est déroulée lors de Paris Air Forum pointent les limites du système de financement et de gouvernance actuels.

Comment assurer la protection des passagers, accompagner la forte croissance du transport aérien, tout en respectant les conditions économiques acceptables pour les opérateurs pour ne pas brider leur compétitivité ? L'équation de ces trois volets fondamentaux de la sûreté du secteur a été au cœur d'une conférence qui s'est déroulée dans le cadre de la quatrième édition de Paris Air Forum, organisé par La Tribune le 16 juin à la Maison de la Chimie à Paris.

La Tribune du 28 juin 2017



<http://www.ultimedia.com/deliver/generic/iframe/mdtk/01999636/zone/1/showtitle/1/src/r5lkrx>

Car si le niveau de la sûreté dans le domaine du transport aérien est déjà particulièrement élevé, il n'est pas sans faille face aux menaces terroristes nombreuses et nouvelles. Faut-il encore le renforcer ?

« Nous devons toujours être en avance de phase par rapport aux menaces et aux risques », note Alain Battisti, Président de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) et président de Chalais Aviation. « Est-ce qu'aujourd'hui on anticipe correctement les menaces de demain ? A-t-on de bonnes procédures, les bonnes compétences, de bons outils techniques ? C'est évidemment une question permanente ». Mais aussi, « est-ce que ce qu'on fait aujourd'hui est efficace ? », demande celui qui attire d'emblée l'attention sur les coûts de la sûreté en France, supérieurs à la moyenne européenne de 35%.

Pour Vincent Capo-Canellas, maire du Bourget et sénateur de Seine-Saint-Denis, auteur d'un rapport contenant 16 recommandations pour « une sûreté de l'aviation civile efficace et efficiente », « il faut aujourd'hui être en perpétuelle interrogation, analyse de l'évolution de la menace et me semble-t-il, il faudrait moins de lourdeurs pour pouvoir s'adapter et le faire en temps réel ». Et de poser la question de la gouvernance, « trop éclatée » entre les différents acteurs et services de l'Etat.

INNOVER POUR FLUIDIFIER

Autre enjeu, comment renforcer la sûreté sans gêner les passagers alors que le trafic aérien ne cesse d'augmenter ? Pour Edward Arkwright, directeur général exécutif du Groupe ADP en charge du développement, de l'ingénierie et de la transformation, « il n'est même pas discutable le fait que nous devons investir dans la technologie, dans l'innovation, pour pouvoir accompagner la croissance du trafic tout en accompagnant la croissance des exigences de sûreté et la légitime

attente de nos passagers à avoir un parcours fluide, agréable et rapide ». Parmi plusieurs technologies déployées, celle qui concerne le passage de la frontière :

« À court terme, la réponse est l'industrialisation des sas Parafe qui permettent d'interroger les bases de données du ministère de l'Intérieur et de vérifier que vous êtes bien le titulaire du passeport par la reconnaissance digitale pour l'instant et faciale l'année prochaine. Il y aura 39 nouveaux sas Parafe à Orly d'ici la fin du mois et 87 d'ici le début de l'année prochaine ».

UNE FACTURE DE PLUS EN PLUS SALÉE

Mais dans ces problématiques vient surtout s'imbriquer l'épineuse question du coût de la sûreté aéroportuaire, financée actuellement par la taxe d'aéroport payée par les passagers et in fine absorbée par les compagnies aériennes dans le prix du billet. La facture annuelle en France ? Près de 800 millions d'euros. Sans parler de la perspective d'investissement pour financer l'obligation européenne d'installer d'ici à 2020 des détecteurs d'explosifs de standard 3, d'un coût également de 800 millions d'euros.

« Nous arrivons à un système où le coût commence à exploser », analyse Vincent Capo-Canellas. Quels leviers pour financer ces nouveaux investissements ? D'abord, des évolutions technologiques qui doivent permettre d'améliorer la productivité. Autre réflexion, « si on estime que les compagnies ne peuvent pas assumer les dépenses, la question est de savoir si l'on élargit l'assiette ou pas », explique celui qui avait proposé une taxe sur le chiffre d'affaires des commerces en aéroports.

« Il est probable qu'on puisse à un moment poser le diagnostic - compagnies, gestionnaires d'infrastructures, prestataires - que le financement de la sûreté ne peut plus reposer sur le seul secteur », constate de son côté Edward Arkwright. « Aujourd'hui, nous faisons notre maximum », lequel « aura nécessairement une limite ». Alain Battisti, lui, martèle : « Aujourd'hui, est-ce qu'on peut continuer à augmenter les dépenses ? Si c'est en les faisant peser uniquement sur les passagers et les compagnies aériennes, c'est impossible ». La solution ? « L'intervention de l'Etat me semble une évidence, c'est nécessaire, mais au-delà il faut réguler le système », estime-t-il, en appelant à la création d'une agence dédiée, comme c'est le cas outre-Atlantique.

« Aujourd'hui, il faut partager les coûts dans un système qui est ancien », résume pour sa part Vincent Capo-Canellas.

« Nous sommes dans un moment où il faut sans doute réfléchir à une autre régulation du système et à un régulateur un peu plus affirmé, voire réellement présent ».