

Diffusion restreinte



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

*Direction générale de l'aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile*

*Direction sûreté*

# Rapport final d'audit de la sûreté de l'aviation civile

## Aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE réalisé du 19 au 25 mars 2014





## Sommaire

### *1. PRÉAMBULE*

- 1.1-Objectif et référentiel de l'audit
- 1.2-Déroulement de l'audit
- 1.3-Suivi de l'audit

### *2. SYNTHÈSE DES CONSTATATIONS*

### *3. REPRESENTATION GRAPHIQUE DES NIVEAUX DE CONFORMITE*

### *4. DESCRIPTIF SÛRETÉ DE LA PLATEFORME*

### *5. RAPPORT DÉTAILLÉ*

### *ANNEXES*

- Annexe A : Plan d'audit
- Annexe B : Liste personnes rencontrées
- Annexe C : Liste des documents consultés
- Annexe D : Glossaire des acronymes utilisés

# 1. Préambule

## 1.1 - Objectif et référentiel de l'audit

En application du programme national de sûreté (PNS) de l'aviation civile, des audits de sûreté sont réalisés sur les aérodromes selon une méthodologie normalisée. Ils sont organisés par la direction sûreté de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC/SUR).

Un audit vise à évaluer de manière globale le niveau de mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation civile sur un aérodrome. Il est suivi d'un plan d'actions correctives devant aboutir à la mise en conformité des écarts constatés.

Le présent rapport a fait l'objet d'une vérification qualité par la DSAC/SUR avant d'être adressé au préfet compétent pour l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE et au Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest (DSAC/O).

Le référentiel de l'audit est le suivant :

- **Règlement (CE) n° 300/2008 (modifié)** du parlement européen et du conseil 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 ;
- **Règlement (CE) n° 1254/2009** fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté ;
- **Annexe du Règlement (CE) n° 185/2010 (modifié)** fixant les mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;  
**Annexe de la décision C (2010) 774 (modifiée)** définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation, contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 ; annexe retranscrite par l'**arrêté du 30 juillet 2012 (modifié)** relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile
- **Articles du code de l'aviation civile** modifiés suite au Décret n° 2012-833 du 29 juin 2012 relatif aux obligations en matière de recrutement et de formation pour la sûreté de l'aviation civile ;
- **Articles de l'arrêté du 21 septembre 2012** relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile, **de l'arrêté du 24 octobre 2012** fixant les modalités d'approbation des cours de formation, d'organisation des examens de certification et certaines mesures transitoires de sûreté de l'aviation civile **de l'arrêté du 11 septembre 2013** relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile et **de l'arrêté du 11 septembre 2013** relatif aux mesures de sûreté sensibles de l'aviation civile.

Les domaines du référentiel d'audit évalués dans le présent rapport sont les suivants :

- Sûreté dans les aéroports et zones délimitées des aéroports
- Sûreté des aéronefs
- Passagers et bagages de cabine
- Bagages de soute
- Courrier et matériel de transporteur aérien
- Approvisionnements de bord
- Fournitures destinées aux aéroports
- Recrutement et formation du personnel
- Equipements de sûreté.

## 1.2 - Déroulement de l'audit

L'équipe d'audit était composée de :

- Madame Aurélie MULLER, responsable de la mission d'audit ;
- Madame Marie-Christine CARMIGNIANI, membre de la mission d'audit ;
- Monsieur Samuel BARBEAUX, membre de la mission d'audit ;
- Monsieur Vincent TOULOTTE, membre de la mission d'audit ;

Le correspondant local était Madame Myriam VIENNOT, de la DSAC/O. Le coordinateur technique local était Monsieur Nicolas DESTOUCHES de la Société d'Exploitation de Tours Aéroport (SETA).

### Réunion préalable à l'audit

Une réunion s'est tenue le 19 mars 2014 à 16h30 pour présenter les objectifs, le déroulement et les suites de l'audit. La liste des participants à cette réunion figure en *annexe B* au présent rapport.

### Investigations

L'équipe a mené ses investigations en procédant à des observations de mesures de sûreté en aérogare, hors aérogare, dans les aéronefs ainsi que dans divers bâtiments et locaux sur la plateforme. Elle a procédé à des entretiens avec des personnes intervenant dans la mise en œuvre des mesures de sûreté.

L'équipe a suivi le plan d'audit figurant en *annexe A* au présent rapport.  
La liste des documents consultés lors de l'audit figure en *annexe C* au présent rapport.

### Réunion de fin d'audit

A la fin de la mission d'audit, l'équipe a rendu compte en détail des conformités et non-conformités, aux représentants des services de l'État et aux différents acteurs de l'aérodrome, lors d'une réunion qui s'est tenue le 25 mars à 10h15 dans les locaux de la délégation Centre de l'aviation civile. Au cours de cette réunion, l'équipe a également remis un relevé intermédiaire des constatations détaillant ces conformités et non conformités.

La liste des participants à cette réunion figure en *annexe B* au présent rapport.

## 1.3 - Suivi de l'audit

A l'issue de l'audit, un plan d'actions correctives doit être mis en œuvre par les opérateurs concernés, sous l'égide du préfet compétent et le pilotage de la direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale concernée (DSAC/IR). Ce plan doit porter impérativement sur chaque élément du référentiel réglementaire de l'audit évalué en non-conformité dans le rapport final (niveaux 4 et 3), mais il est recommandé qu'il soit étendu aux éléments du référentiel réglementaire de l'audit évalué en conformité avec améliorations souhaitables (niveau 2).

Chaque point de contrôle évalué en non-conformité fait l'objet d'une fiche de résolution qui comprend :

- la description détaillée de la mesure corrective ou compensatoire prise pour résoudre la non conformité ;
- le service en charge de la mesure ;
- l'échéancier de réalisation de la mesure ;
- les éventuels documents associés ;
- la description détaillée de la mise en œuvre de la mesure à échéance ;
- le service de l'Etat en charge du contrôle de la mise en œuvre de la mesure ;
- la date des contrôles ;
- la référence des documents justifiant la conformité ;
- le niveau de conformité réévalué.

Dans l'hypothèse où des non conformités avec déficiences graves (de niveau 4) ont été relevées lors de l'audit, un état des actions correctives ou mesures compensatoires déployées doit être transmis **sous un mois** après la

**Diffusion restreinte**



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

réunion de fin d'audit par la DSAC/IR concernée à la DSAC/SUR. Cet état est constitué des fiches de résolution précitées et des documents annexes.

L'ensemble des points de contrôle relevés en non conformités (niveaux 4 et 3) fait l'objet de la transmission d'un état de mise en conformité dans un délai maximal de **six mois** après la réunion de fin d'audit, selon les mêmes modalités que celles précitées.

Se fondant sur cet état de résolution des non-conformités, la DSAC/IR adresse au préfet territorialement compétent une lettre d'information sur le suivi de l'audit, une copie de ce courrier étant transmise à la DSAC/SUR.

Exemplaire DSAC/SUR

## 2. Synthèse des constatations

68 points de contrôles portant sur 9 domaines réglementaires ont été évalués dans le cadre de la présente mission d'audit :

- **1 point a été évalué en non-conformité majeure (N4)** : il concerne la protection physique des installations ;
- **15 points sont évalués en non-conformité (N3)** ;
- **11 points sont évalués en conformité avec améliorations souhaitables (N2)** ;
- **31 points sont évalués en conformité totale (N1)** ;
- **9 points sont sans objet (S/O)** car ils ne sont pas applicables localement : il s'agit des exigences relatives à l'utilisation de scellés au titre de la protection des aéronefs, aux vols en transit, à la sécurisation des bagages de soute hors aéroport, au traitement du courrier et des matériels des transporteurs aériens, aux approvisionnements de bord, à la désignation de fournisseurs connus et aux équipes cynotechniques.
- **1 point n'a pu être confirmés (N/C)** au cours de l'audit dans l'attente des dispositions nationales (arrêté) applicables il s'agit du point relatif au traitement de la valise diplomatique.

### SYNTHESE DES CONSTATATIONS

#### ❖ Domaine 1 : Sûreté aéroportuaire

Sur les 22 points de contrôle que comporte le domaine 1, tous étaient applicables sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **10 sont conformes à la référence réglementaire (N1)**. Il s'agit notamment des mesures et dispositions relatives :
  - aux obligations incombant aux personnels en matière de port apparent de leur titre d'accès ;
  - aux caractéristiques des titres d'accès et des laissez-passer des véhicules ;
  - aux conditions de délivrance des laissez-passer des véhicules ;
  - à la gestion des laissez-passer des véhicules ;
  - aux modalités de contrôle des cartes d'embarquement des passagers ;
  - à la présentation des personnels, de leurs objets transportés et des véhicules à l'inspection filtrage ;
  - aux modalités d'inspection filtrage des objets transportés par le personnel ;
  - aux conditions selon lesquelles certains véhicules peuvent être exemptés d'inspection filtrage.
- **6 sont conformes à la référence réglementaire avec améliorations souhaitables (N2)**, les recommandations portant sur :
  - les modalités de traçabilité des rondes de surveillance réalisées côté piste ;
  - les conditions de délivrance des titres d'accès des personnels (désignation du service en charge du contrôle des antécédents) ;
  - le suivi des cartes perdues, volées et non restituées ;
  - le contrôle des autorisations d'accès au côté piste pour les élèves navigants ;
  - l'harmonisation des procédures et consignes relatives à l'autorisation d'introduction d'outils « métier » en PCZSAR ;
  - la terminologie employée concernant les modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage des véhicules.
- **5 ne sont pas conformes à la référence réglementaire (N3)** au motif des écarts suivants :
  - la mise en cohérence du plan de la PCZSAR annexé à l'arrêté préfectoral de police avec la réalité constatée sur site afin que la PCZSAR soit activée côté piste et non côté ville ;
  - la fouille réalisée pour la stérilisation de la PCZSAR en salle d'embarquement n'est pas complète et ne peut pas permettre de toujours obtenir une assurance raisonnable qu'elle ne contient pas d'article prohibé ;

- la création d'une zone délimitée côté piste dans les parties de l'aérodrome désignées pour le stationnement d'aéronefs en vue de leur débarquement et embarquement afin de pouvoir déroger aux normes de base commune ;
  - le statut de la zone délimitée n'est pas réglementairement pertinent lorsqu'y sont traités des catégories de vols ne pouvant déroger aux normes de base commune ;
  - l'exemption de contrôle d'accès de certaines catégories de personnes (militaires de la base aérienne) et de leurs véhicules non autorisée réglementairement ;
  - les modalités d'inspection filtrage des personnels ne sont pas conformes aux exigences requises, s'agissant notamment de la réalisation des palpations de sécurité ;
  - certains personnels ayant quitté temporairement la PCZSAR sont exemptés d'inspection filtrage à leur retour bien qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une surveillance constante.
- **1 n'est pas conforme à la référence réglementaire avec déficience grave (N4)** au motif qu'une porte située entre le côté ville et le côté piste n'est pas condamnée lorsque la PCZSAR est activée permettant ainsi l'accès en PCZSAR sans aucun contrôle (vérification des titres d'accès, inspection filtrage). De plus, cette porte n'est équipée d'aucun système d'alarme en cas d'ouverture et sa localisation rend difficile la détection d'intrusion en PCZSAR.

#### ❖ **Domaine 3 : Sûreté des aéronefs**

Sur les **6** points de contrôle que comporte le domaine 3, **4** étaient **applicables** sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **3 sont conformes à la référence réglementaire (N1)**. Il s'agit des mesures et dispositions relatives :
  - à la protection des aéronefs ;
  - aux conditions de mise en œuvre de la fouille de sûreté ;
  - à la traçabilité des opérations de fouille.
- **1 n'est pas conforme à la référence réglementaire (N3)** au motif que la fouille mise en œuvre sur certains aéronefs en provenance de pays tiers n'a pas concerné tous les compartiments prévus dans la réglementation européenne.
- **2 sont sans objet (S/O)** et portent sur
  - l'utilisation des scellés ;
  - les vols en transit.

#### ❖ **Domaine 4 : Passagers et bagages de cabine**

Sur les **10** points de contrôle que comporte ce domaine, tous étaient applicables sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **5 sont conformes à la référence réglementaire (N1)**. Il s'agit des mesures et dispositions relatives :
  - aux modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers ;
  - à l'information des passagers sur les articles prohibés en cabine et en soute ;
  - aux mesures prises pour éviter le mélange de flux et en cas de mélange ;
  - aux passagers à mobilité réduite ;
  - aux passagers et bagages de cabine soumis à des procédures spéciales ou dispensés d'inspection filtrage.
- **1 est conforme à la référence réglementaire avec améliorations souhaitables (N2)**, la recommandation portant sur la formalisation, pour les agents de sûreté, de la méthodologie d'utilisation des grilles pré-remplies permettant l'inspection filtrage de façon aléatoire des LAG présentée par les passagers afin de garantir le respect de ce taux aléatoire.

- **3 ne sont pas conformes à la référence réglementaire (N3)** au motif des écarts suivants :
  - les palpations aléatoires ne sont pas réalisées conformément à la réglementation européenne ;
  - pendant le processus d'inspection filtrage des bagages de cabine, ces derniers ne doivent pas être remis au passager pour présentation à la fouille manuelle ;
  - les fouilles manuelles des bagages de cabine ne sont pas complètes ;
  - les LAG, dont la contenance est inférieure à 100ml, autorisés à pénétrer en partie critique, ne sont pas tous placés dans un sac de 1 litre refermable comme exigé par la réglementation européenne. De plus, seuls les LAG placés dans ces sacs peuvent être autorisés au transport, tout LAG supplémentaire devant être retiré au passager conformément à la réglementation en vigueur.
- **1 point est non confirmé (N/C)** dans l'attente des dispositions nationales et concerne les valises diplomatiques.

#### ❖ **Domaine 5 : Bagages de soute**

Sur les **8** points de contrôle que comporte ce domaine, **7** étaient **applicables** sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **5 sont conformes à la référence réglementaire (N1)**. Il s'agit des mesures et dispositions relatives :
  - à l'identification du statut du bagage (A ou NA) ;
  - aux modalités de l'inspection filtrage des bagages accompagnés ;
  - à l'attestation de sécurisation des bagages non accompagnés ;
  - au rapprochement entre les bagages et les passagers ;
  - à la protection et surveillance des bagages de soute inspectés filtrés.
- **2 sont conformes à la référence réglementaire avec améliorations souhaitables (N2)**, les recommandations portant sur :
  - La formalisation des procédures relatives aux bagages de soute non accompagnés en particulier les procédures de levée de doute et de traitement des BSNA hors gabarit ou hors format ;
  - la formalisation de la procédure d'accès d'un passager à son bagage de soute déjà inspecté filtré.
- **1 n'est pas applicable (S/O)** et porte sur l'inspection filtrage des bagages hors aéroport.

#### ❖ **Domaine 7 : Courrier et matériel de transporteur aérien**

Sur les **3** points de contrôle que comporte ce domaine, **1** était **applicable** sur l'aérodrome et a été évalué comme suit :

- **1 n'est pas conforme à la référence réglementaire (N3)** au motif que les matériels nécessaires à l'enregistrement des passagers et des bagages de soute sont accessibles à des personnes non autorisées.
- **2 ne sont pas applicables (S/O)** le traitement du COMAIL et COMAT n'étant pas réalisé sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE

#### ❖ **Domaine 8 : Approvisionnement de bord**

Sur les **4** points de contrôle que comporte ce domaine, **2** étaient **applicables** sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **2 sont conformes à la référence réglementaire (N1).** Il s'agit des mesures et dispositions relatives :
  - l'inspection filtrage et les contrôles de sûreté ;
  - l'acheminement aux avions.
- **2 ne sont pas applicables (S/O)** et concernent :
  - l'organisation ;
  - les installations (contrôle d'accès).

#### ❖ **Domaine 9 : Fournitures destinées aux aéroports**

Sur les **3** points de contrôle que comporte ce domaine, **2** étaient **applicables** sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **2 ne sont pas conformes à la référence réglementaire (N3)** au motif des écarts suivants :
  - l'absence de contrôle et d'inspection filtrage concernant le carburant JETA1 lors de sa mise à disposition en PCZSAR ;
  - la protection du carburant stockée dans la cuve du véhicule n'est pas assurée.
- **1 n'est pas applicable (S/O)** et concerne l'organisation.

#### ❖ **Domaine 11 : Recrutement et formation du personnel**

Sur les **8** points de contrôle que comporte ce domaine, tous étaient **applicables** sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **3 sont conformes à la référence réglementaire (N1).** Il s'agit des mesures et dispositions relatives :
  - le processus de recrutement et de vérification des antécédents des personnes mettant en œuvre des mesures de sûreté ;
  - à la qualification des instructeurs et au contenu des cours ;
  - la formation préalable à la délivrance des titres de circulation.
- **1 est conforme à la référence réglementaire avec améliorations souhaitables (N2),** les recommandations portant sur :
  - la durée minimale de la formation périodique suivie par les agents certifiés ne répond pas toujours aux exigences réglementaires ;
  - le suivi régulier d'un plan de formation afin de réaliser toute formation initiale dans les délais réglementaires.
- **4 ne sont pas conformes à la référence réglementaire (N3)** au motif des écarts suivants :
  - le contenu des attestations de formation ;
  - les attestations de formations ne sont pas toujours établies de façon individuelle pour chaque personnel ;
  - des agents en charge de tâches de supervision n'ont pas suivi la formation requise ;
  - la formation initiale des personnels qualifiés n'est pas entièrement réalisée.

#### ❖ **Domaine 12 : Equipements de sûreté**

Sur les **4** points de contrôle que comporte ce domaine, **3** étaient **applicables** sur l'aérodrome et ont été évalués comme suit :

- **3 sont conformes à la référence réglementaire (N1).** Il s'agit des mesures et dispositions relatives :



- aux essais systématiques des portiques de détection des métaux ;
  - aux essais systématiques d'un équipement de radioscopie ;
  - à l'identification individuelle des agents.
- **1 n'est pas applicable (S/O)** et concerne l'agrément d'une équipe cynotechnique, aucune équipe cynotechnique n'étant employée sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.

Exemplaire DSAC/SUR



### 3. Représentation graphique des niveaux de conformité

#### EVALUATION

Quatre catégories sont utilisées pour évaluer les niveaux de conformités ou non conformités

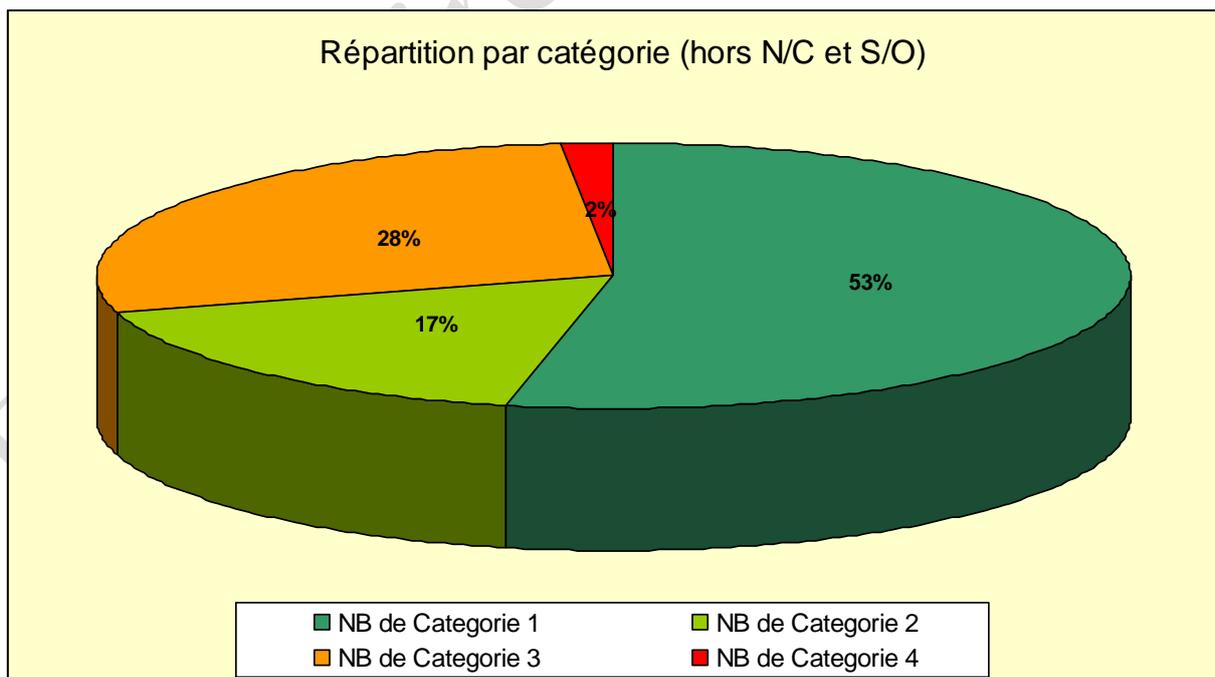
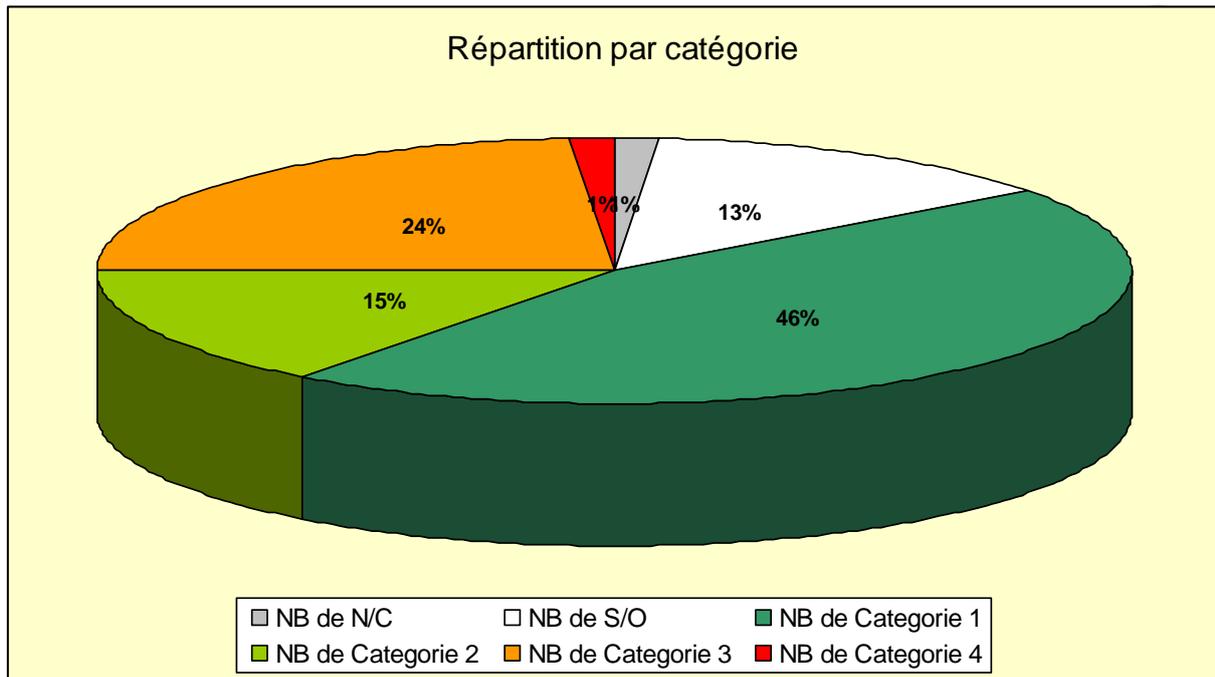
<b>Niveau 1 :</b>	<i>Conformité intégrale à la référence réglementaire de l'audit</i>
<b>Niveau 2 :</b>	<i>Conformité à la référence réglementaire de l'audit mais avec des améliorations souhaitables</i>
<b>Niveau 3 :</b>	<i>Non-conformité à la référence réglementaire de l'audit</i>
<b>Niveau 4 :</b>	<i>Non-conformité à la référence réglementaire de l'audit avec de graves déficiences</i>

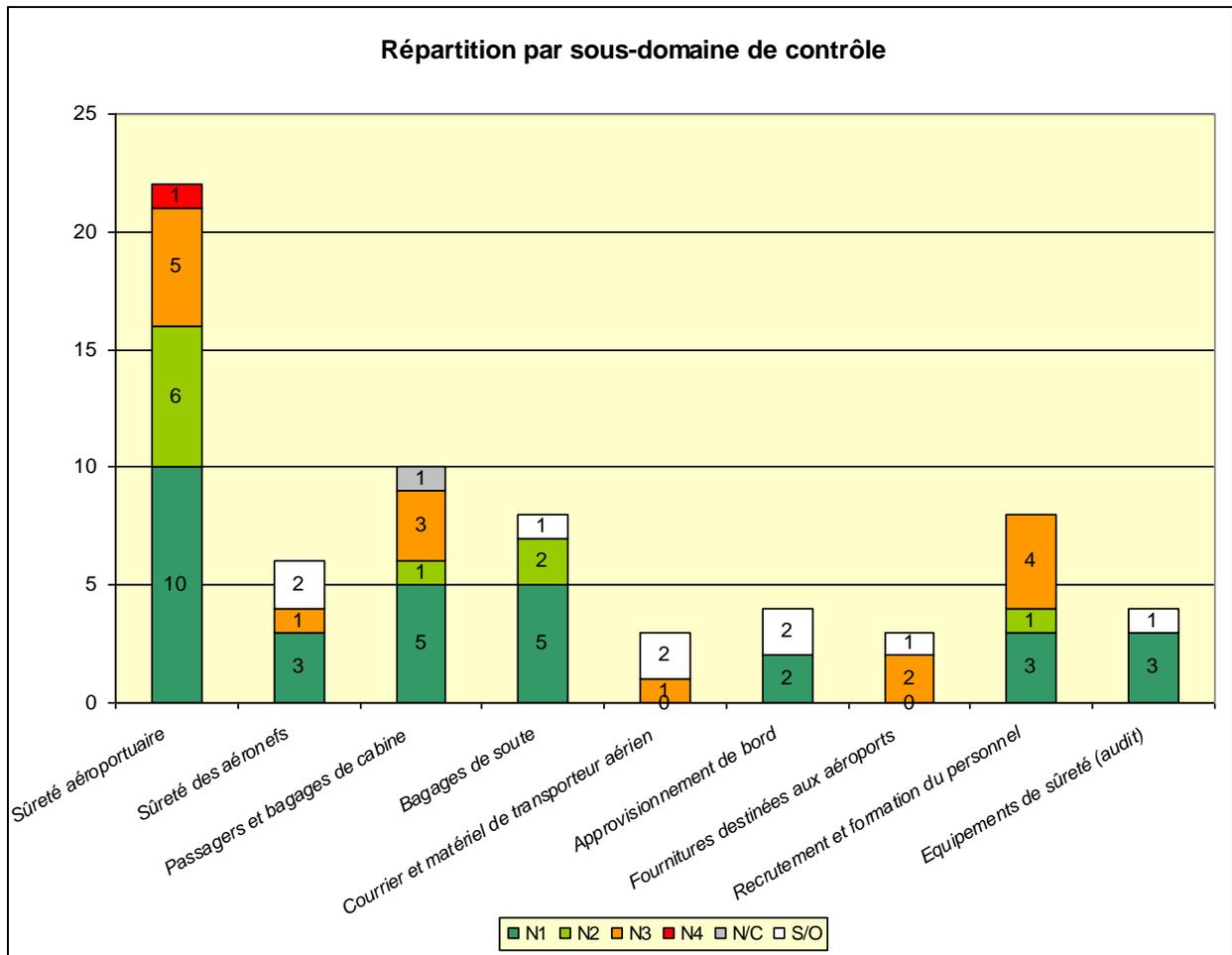
En complément, deux autres critères peuvent être utilisés par l'équipe d'audit :

- Sans objet (**S/O**) : quand une mesure ou une procédure ne s'applique pas localement
- Non confirmé (**N/C**) : soit non vérifié (ex: documents non contrôlés) ou non observé (ex: mise en œuvre de certaines mesures)



## Représentation graphique des niveaux de conformité





Exemplaire



## Synthèse des constats

Domaine	Sous domaine	1	2	3	4	5	6	7	8	9
SURETE AEROPORTUAIRE	Sectorisation	3	3							
	Surveillance et protection	4	2	1						
	Contrôle d'accès des personnes et des véhicules	2	1	2	1	1	1	3	2	1
	Inspection filtrage des personnels et des objets transportés	1	3	3	1	2				
	Inspection filtrage des véhicules	1	2	1						
SURETE DES AERONEFS	Protection des aéronefs	1	S/O							
	Fouille de sûreté	1	3	1	S/O					
PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE	Inspection filtrage des passagers	1	3	1						
	Inspection filtrage des bagages de cabine	3	3	2						
	Maintien d'intégrité	1								
	Traitement des cas particuliers	1	1	N/C						
BAGAGES DE SOUTE	Identification du bagage et de son statut	1								
	Inspection filtrage des bagages de soute	1	2	1						
	Rapprochement bagage passager	1								
	Protection des bagages de soute	1	2							
	Traitement des bagages de soute sécurisés hors aéroport	S/O								
CO-MAIL / CO-MAT	Mesures de sûreté appliquées au Co-mail et Co-mat	S/O	S/O	3						
APPROVISIONNEMENT DE BORD	Moyens humains	S/O								
	Maintien d'intégrité	S/O	1							
	Inspection filtrage et contrôle de sûreté	1								
FOURNITURES DESTINEES AUX AEROPORTS	Fournisseur connu	S/O								
	Inspection filtrage et contrôle de sûreté	3								
	Maintien d'intégrité	3								



Domaine	Sous domaine	1	2	3	4	5	6	7	8	9
RECRUTEMENT et FORMATION du PERSONNEL	Recrutement et contrôle d'antécédents	1								
	Formation des personnels certifiés	3	3	3						
	Formation des personnels qualifiés	1	3	2						
	Formation accès sans escorte ou sensibilisation à la sûreté générale	1								
EQUIPEMENTS DE SURETE	Portiques détection de métaux	1								
	Equipements de radioscopie	1								
	Projection d'images fictives ou d'images de menace	1								
	Equipes cynotechniques	S/O								

## 4. Descriptif sûreté de la plateforme

### 1° Description générale

Situé sur la commune de TOURS à environ 6km au nord - nord-est de la ville de TOURS, l'aérodrome TOURS VAL DE LOIRE est mixte. Il s'étend sur une emprise d'environ 17 hectares pour la partie civile et de 60 hectares pour la partie militaire. Il dispose d'une piste de 2400 m.

L'affectataire principal est le ministère de la défense. L'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aéroport de TOURS accueillant du trafic commercial (civil) revient au Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours (SMADAIT). Depuis, le 1<sup>er</sup> juillet 2010, le SMADAIT a confié, pour 12 ans, la gestion opérationnelle de l'aéroport au groupe canadien SNS Lavalin. L'aéroport de TOURS VAL DE LOIRE est donc exploité par la Société d'Exploitation de Tours Aéroport (SETA).

La mise en œuvre de l'inspection filtrage des personnels et des objets qu'ils transportent, des passagers, des bagages de cabine, des bagages de soute est sous-traitée depuis avril 2012 à la société ICTS.

Les prestations d'assistance en escale de premier niveau au bénéfice de toutes les compagnies aériennes sont assurées :

- par la SETA pour ce qui concerne les opérations d'enregistrement et d'embarquement des passagers et
- par sous-traitance à la société GSF pour ce qui relève de la manutention des bagages de soute.

L'évolution du trafic passager a été relativement importante ces dernières années. En 2013, l'aéroport de TOURS VAL DE LOIRE a accueilli 181 000 passagers commerciaux. Ce trafic est caractérisé par un trafic low-cost important à destination de Porto, Marseille, Londres, Dublin et Marrakech. Pendant la période de l'audit, le trafic commercial régulier était uniquement composé de vols exploités par la compagnie aérienne RYANAIR en provenance et à destination d'aérodromes des Etats membres (MARSEILLE, LONDRES STANSTED, PORTO) ou de pays tiers (MARRAKECH).

La direction départementale de la sécurité publique d'Indre et Loire (DDSP) a la responsabilité de l'ordre public sur l'ensemble de la zone aéroportuaire et est désignée comme service compétent de l'Etat (SCE) en charge du contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté en zone côté ville et côté piste. La DDSP n'est pas présente en permanence sur l'aéroport.

La délégation Centre de l'aviation civile est encore présente sur l'aéroport de TOURS VAL DE LOIRE mais n'assure pas de missions sûreté confiées aux inspecteurs de surveillance de la DSAC/O ou de la délégation Bretagne.

### 2° Limite côté ville, côté piste (clôture et bâtiments) :

La limite entre le côté ville et le côté piste est matérialisée :

- par une clôture périphérique de 9 kms comprenant la partie civile (environ 600 mètres) et militaire ;
- par 2 portails (dont le poste d'accès routier : PAR P7) et 1 portillon P4 dotés chacun d'un dispositif de verrouillage ;
- du nord au sud : par le hangar de l'exploitant appelé « Hangar 1 », les bureaux de l'exploitant, les bâtiments de l'aérogare, et les hangars de VAL DE LOIRE AVIATION (H4), TOURS AERO CLUB (H3) et TECHNOPTER (H2).

Voir plans 1-1 de l'AP page suivante.

### 3° Accès communs :

L'aérodrome comprend 4 accès communs :

Dans l'aérogare :

- le poste d'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine et du personnel dit PIF,
- Le bureau de piste

Hors aérogare :

- le PAR (P7)
- le portail de secours (PS 6)

Voir plans 1-1 AP page suivante.

### 4° Accès exclusifs :

L'aérodrome de Tours Val de Loire dispose de 6 accès exclusif exploité par l'aéroclub de TOURS (P4), VAL DE LOIRE AVIATION (réparation et maintenance d'aéronefs) (P2 et P3), TECHNOCOPTER (maintenance d'hélicoptères) (P0 et P1) et le hangar n° 1 (pilotes privés locataires du hangar) (P9).

Voir plans 1-1 AP page suivante.

### 5° Parking aéronefs commerciaux et aviation générale :

La plate-forme aéroportuaire dispose d'une aire de stationnement pour les avions comportant 3 points de stationnement pour l'aviation commerciale face à l'aérogare. Aucune de ces aires ne dispose de passerelle.

Lorsque les 3 points de stationnement ne sont pas utilisés, une partie de l'aire de stationnement peut-être réservée à l'aviation générale (zone 3 – cf. Plans 1-4 pages suivantes).

En face des hangars de la zone Sud (TECHNOCOPTER, aéroclub et VAL DE LOIRE AVIATION), une aire de stationnement est destinée aux activités de l'aviation générale.

### 6° Approvisionnements de bord :

Aucun approvisionnement n'est chargé à bord des avions exploités par RYANAIR au départ de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.

Cependant, dans de rares cas (vols d'aviation d'affaire), les approvisionnements de bord constitués de produits destinés à la restauration des passagers et membres d'équipage sont inspectés filtrés à l'entrée en partie critique.

### 7° Fournitures d'aéroport :

A la date de l'audit, aucun fournisseur connu n'avait été désigné par l'exploitant d'aérodrome.

### 8° Equipements de sûreté :

Sont déployés sur l'aérodrome les équipements de détection suivants :

#### - Pour l'inspection filtrage des personne et des passagers :

- . un portique de détection des masses métalliques (modèle HIPE/PNZ-PLUS de marque CEIA) ;
- . trois détecteurs de masses métalliques portatifs (modèle PD140VA de marque CEIA).

#### - Pour l'inspection filtrage des bagages de cabine, objets transportés, approvisionnements de bord et fournitures d'aéroport :

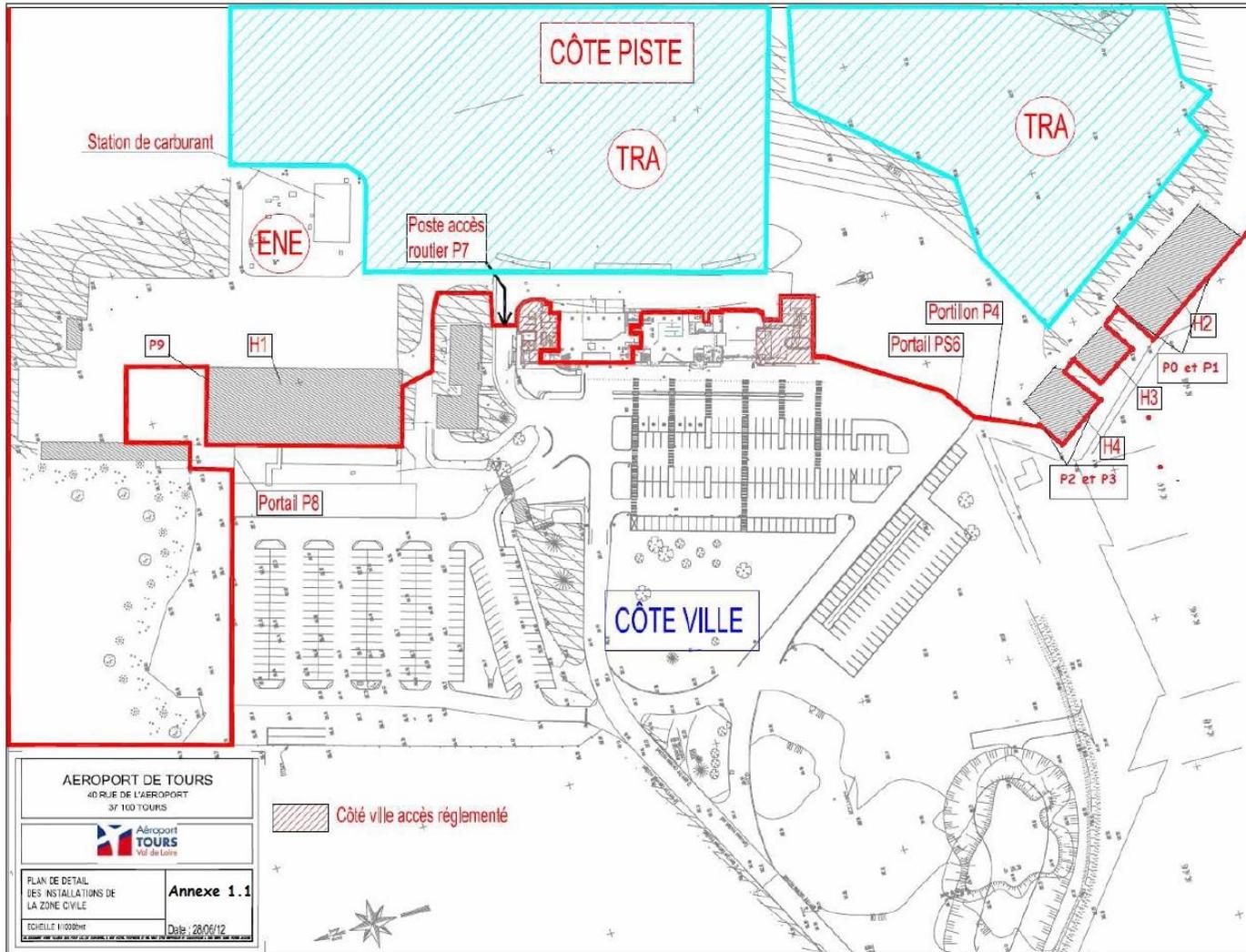
- . un équipement radioscopique (modèle PASSAGIX ME755 de marque GILARDONI).
- . un équipement radioscopique (modèle 520B de marque RAPISCAN).

#### - Pour l'inspection filtrage des bagages de soute :

- . un équipement radioscopique (modèle 526 de marque RAPISCAN).



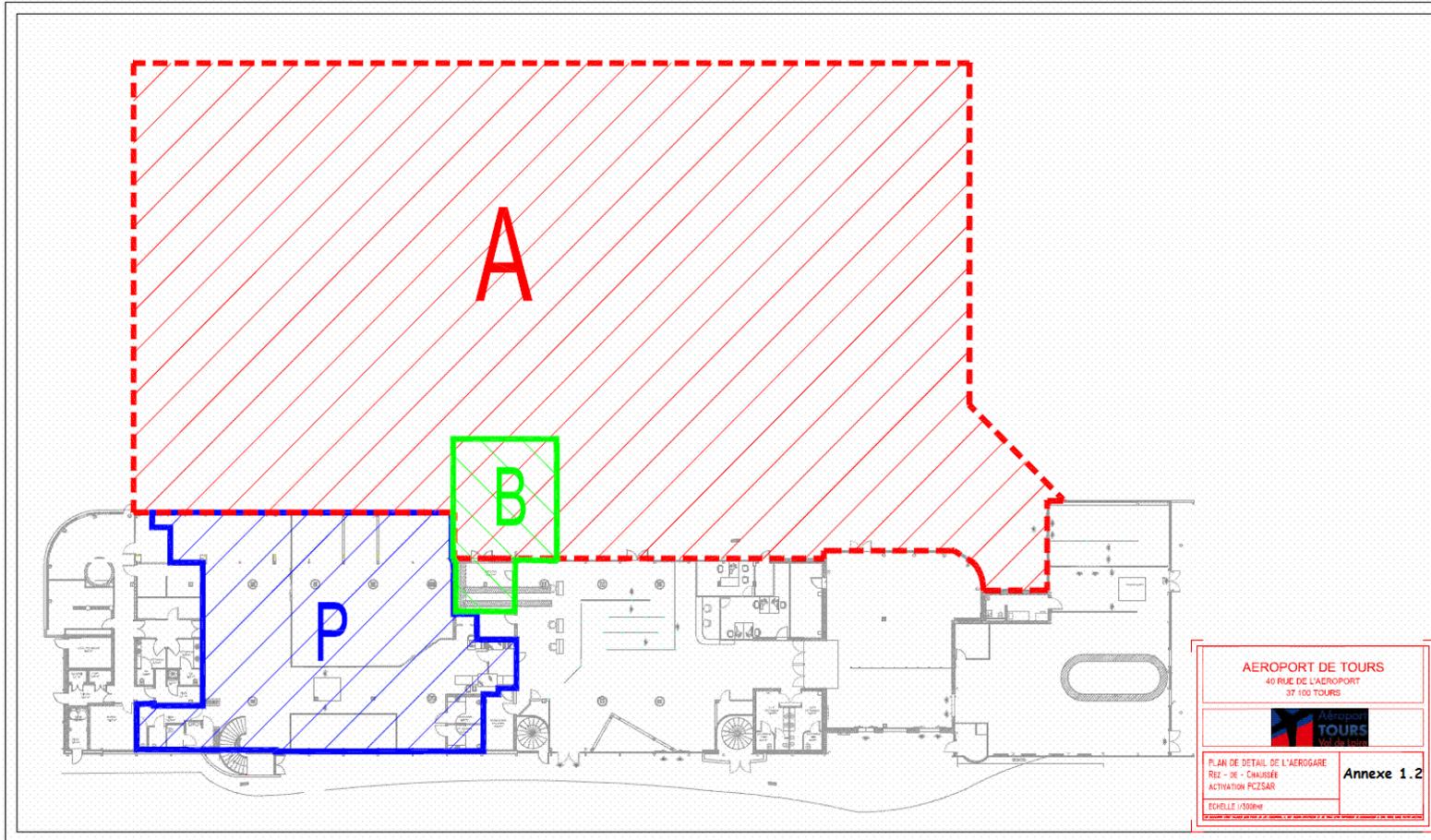
PLAN ANNEXE 1-1 A L'ARRETE DE POLICE DU 26 novembre 2013



- H2 = TECHNOCOPTER**  
2 accès P0 et P1 (portes)
- H3 = Aéroclub**  
Accès P4
- H4 = VAL DE LOIRE AVIATION**  
2 accès : P2 et P3
  
- H1 = Hangar n°1 ou hangar TAT**  
Accès P9

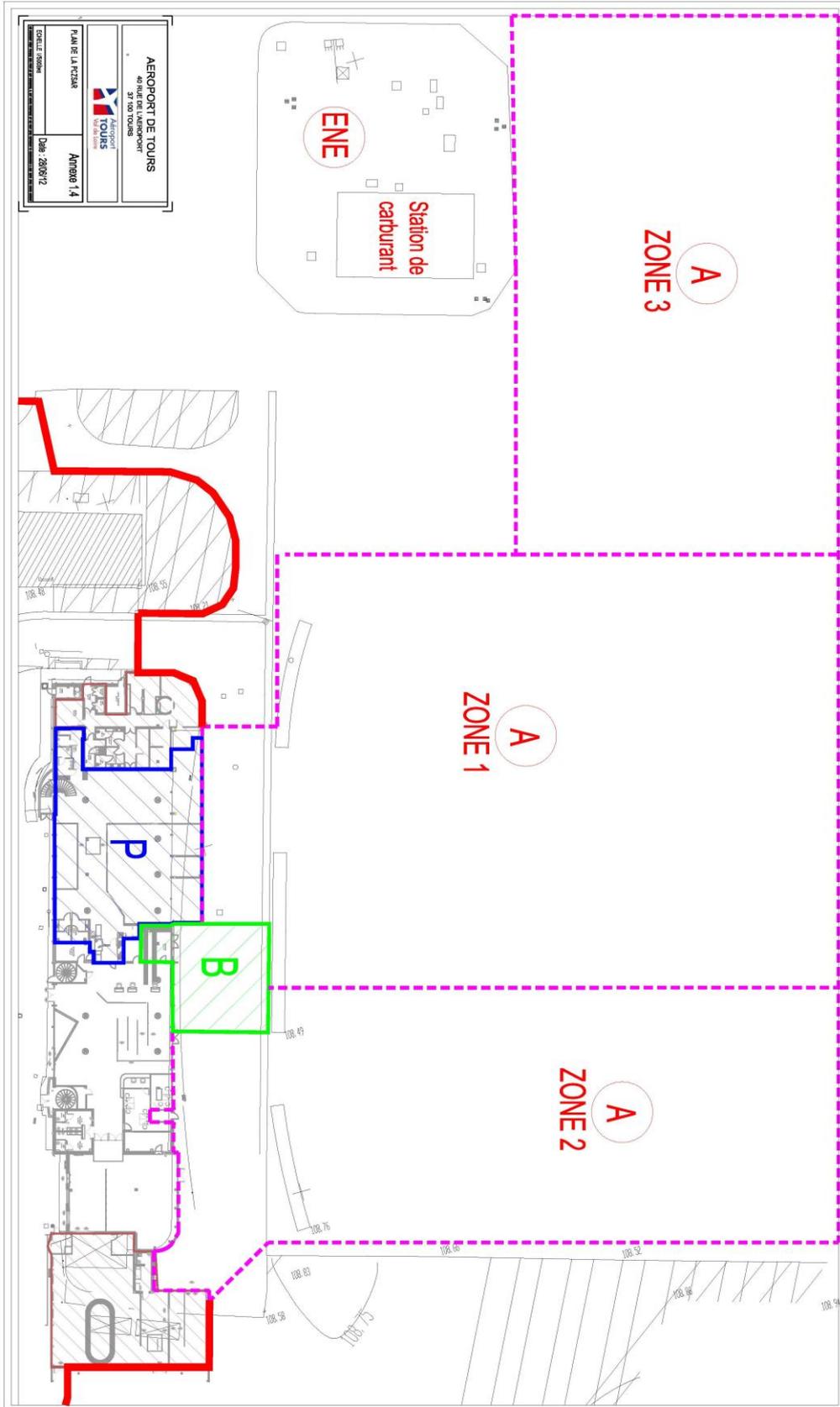


PLAN ANNEXE 1-2 A L'ARRETE DE POLICE DU 26 novembre 2013





PLAN ANNEXE 1-4 DU PROGRAMME DE SÛRETE DE L'EXPLOITANT



## 5. Rapport détaillé

Le rapport détaillé contient, pour chaque élément du référentiel réglementaire de l'audit, un compte rendu de l'évaluation effectuée par l'équipe d'audit assorti d'un niveau de conformité et le cas échéant de recommandations.

Les niveaux de conformité sont établis selon la grille normalisée suivante :

- **1 : Conformité intégrale à la référence réglementaire de l'audit**  
d'après les investigations de l'équipe d'audit, l'élément évalué du référentiel réglementaire de l'audit est mis en œuvre sur l'aérodrome conformément aux exigences ;
- **2 : Conformité à la référence réglementaire de l'audit mais avec une amélioration souhaitable.**  
d'après les investigations de l'équipe d'audit, l'élément évalué du référentiel réglementaire de l'audit est mis en œuvre sur l'aérodrome conformément aux exigences, mais la mise en œuvre devrait être adaptée pour mieux assurer une conformité en toutes circonstances ; Les recommandations associées à ce type de constat figurent **en gras**, et sont introduites par les termes « **Il conviendrait que ...** ».
- **3 : Non conformité à la référence réglementaire de l'audit.**  
d'après les investigations de l'équipe d'audit, l'élément évalué du référentiel d'audit n'est pas mis en œuvre sur l'aérodrome conformément aux exigences ; la mise en œuvre doit être adaptée pour atteindre la mise en conformité ; Les recommandations associées à ce type de constat figurent **en gras**, et sont introduites par les termes « **Il convient que ...** ».
- **4 : Non-conformité à la référence réglementaire de l'audit, avec de graves déficiences**  
d'après les investigations de l'équipe d'audit, l'élément évalué du référentiel réglementaire de l'audit n'est pas mis en œuvre sur l'aérodrome conformément aux exigences ; la mise en œuvre doit être adaptée pour atteindre la mise en conformité ; cet élément a un impact direct majeur sur la sûreté de l'aviation civile. Les recommandations associées à ce type de constat figurent **en gras souligné**, et sont introduites par les termes « **Il convient que ...** ».

En complément, la nomenclature ci dessous est utilisée pour les éléments du référentiel réglementaire de l'audit auxquels un niveau de conformité de la mise en œuvre sur l'aérodrome n'a pu être attribué :

- S/O : Sans Objet  
d'après les investigations de l'équipe d'audit, l'élément du référentiel réglementaire de l'audit ne s'applique pas à l'aérodrome et n'a donc pas été évalué ;
- N/C : Non Confirmé  
d'après les investigations de l'équipe d'audit, il n'est pas possible de se prononcer sur la mise en œuvre sur l'aérodrome, conformément aux exigences ou non, de l'élément évalué du référentiel réglementaire de l'audit. Ceci peut résulter d'une situation où l'élément n'a soit pas pu être vérifié (ex: documents non contrôlés) ou pas pu être observé (ex: mise en œuvre de certaines mesures).

## DOMAINE 1 : SURETE AEROPORTUAIRE

- **Sous domaine 1.A: Sectorisation**

Point de contrôle	Niveau de conformité
1.A.1 Etablissement des plans et conformité du zonage et de la sectorisation	<b>3</b>
1.A.2 Correspondance des zones et secteurs aux définitions et spécifications	<b>3</b>

1.A.1 Etablissement des plans et conformité du zonage et de la sectorisation	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>3</b>
<p><b><u>Commentaires :</u></b></p> <p><b><u>Définition des zones</u></b></p> <p>L'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police et de sûreté applicables sur la zone civile de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE en date du 26 novembre 2013, dispose que l'emprise aéroportuaire de l'aérodrome est composée d'un « côté ville » (CV) et d'un « côté piste » (CP). Au sein du côté piste, une partie critique de la zone de sûreté à accès réglementé (PCZSAR) est activée temporairement pour le traitement des vols commerciaux.</p> <p>Les limites de ces zones sont détaillées sur les plans annexés à l'arrêté préfectoral.</p> <p>Toutefois, aucune zone délimitée au sein du côté piste n'a été définie dans l'arrêté préfectoral en vigueur bien que réunissant les conditions réglementaires relatives au contrôle d'accès (cf. point de contrôle (PC) 1.A.2).</p> <p><b><u>Identification des limites et adéquation aux plans</u></b></p> <p><b><i>Limites entre le côté ville et le côté piste</i></b></p> <p>Les observations sur site ont permis d'établir que la frontière entre le côté ville et le côté piste (matérialisée comme précisée au PC 1.B.1) est conforme à celle établie sur les plans, à l'exception de la zone du bureau de piste où est effectuée l'inspection-filtrage des personnels (cf. CA n°12 annexe 2.2 de l'arrêté préfectoral). En effet, cet espace défini en zone CV, devient PCZSAR lors de son activation et les agents de sûreté (ADS) effectuent dans cet espace l'inspection filtrage des personnels accédant en PCZSAR (cf. photos ci-dessous).</p>	
	
Côté ville	PC ZSAR activée



**Il convient de modifier le zonage afin d'intégrer l'ensemble du bâtiment (bureau de piste, vestiaires, bureaux, ...) en côté piste pour réaliser l'inspection filtrage des personnes en PCZSAR du côté » piste et de mettre l'arrêté préfectoral de police en adéquation avec cette nouvelle définition.**

Aucun plan de masse n'est annexé à l'arrêté préfectoral en vigueur.

**Il conviendrait d'ajouter un plan de masse en annexe de l'arrêté préfectoral aux fins d'identification des limites de la zone civile dans l'enceinte des terrains constituant l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.**

#### **Limites de la PCZSAR**

S'agissant de la PCZSAR, outre la zone définie ci-dessus, l'arrêté préfectoral en vigueur définit également 3 secteurs sûreté «A» (Avion), «B» (Bagages) et P (Passagers). Ces 3 secteurs sont clairement identifiables sur les plans ainsi que sur le terrain. Dans l'aérogare, la frontière de la PCZSAR est confondue avec la limite CV/CP. Le secteur « B » comprend la zone utilisée pour le contrôle et le stockage des bagages de soute au départ. Elle est matérialisée à l'intérieur de l'aérogare par une cloison dans le bâtiment et à l'extérieur par une zone peinte au sol de couleur jaune. Le secteur « A » est délimité au nord et au sud par des barrières et des plots sur lesquels sont apposés des panneaux signalant l'activation de la zone. Il a été indiqué à l'équipe que ce secteur est modulable en fonction du nombre d'aéronefs commerciaux.

### **1.A.2 Correspondance des zones et secteurs aux définitions et spécifications**

**Niveau de conformité :**

**3**

#### **Commentaires**

##### **Définition du zonage**

###### **Côté piste**

L'arrêté préfectoral en vigueur précise que le CP est constitué des surfaces encloses de l'aérodrome qui comprennent :

- la PCZSAR lorsqu'elle est activée ;
- l'aire de mouvement ;
- les bâtiments et installations techniques ;
- les parties de l'aérogare non librement accessibles au public ;
- les hangars utilisés par les occupants du côté piste.

Il indique par ailleurs que l'accès au côté piste est réservé aux personnes et aux véhicules munis d'une autorisation en cours de validité.

###### **PCZSAR temporaires**

Telle qu'elle est définie, la PCZSAR englobe toutes les zones auxquelles des passagers et des bagages sécurisés peuvent avoir accès et répond en cela aux exigences réglementaires.

###### **Zone délimitée (ZD)**

Au vu des activités d'aviation générale et d'aviation d'affaire pratiquées sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE et conformément au règlement 185 § 1.1.2.1 et § 1.1.2.2, tout ou partie du côté piste de l'aérodrome doit être classée en ZSAR. Cependant, le règlement (UE) 1254 permet de créer une ZD en lieu et place de la ZSAR.

**Il convient de créer une zone délimitée dans les parties de l'aérodrome désignées pour le stationnement d'aéronefs, en vue de leur embarquement ou débarquement, répondant aux catégories définies par le règlement (UE) 1254/2009.**

##### **Fouille avant activation d'une zone**

L'arrêté préfectoral en vigueur dispose que l'ensemble de la PCZSAR temporaire fait l'objet d'une inspection approfondie en vue de s'assurer qu'elle ne contient aucun article prohibé avant toute activation. Les modalités de mise en œuvre de cette obligation sont décrites dans le programme

sûreté de l'exploitant d'aérodrome ainsi que dans les procédures opérationnelles du prestataire de sûreté (ICTS).

Des observations menées, il ressort que l'ensemble de la PCZSAR fait l'objet d'une inspection visuelle ou d'une fouille manuelle avant activation. Les ADS utilisent un miroir leur permettant de vérifier les zones les moins accessibles.

Concernant le secteur « P », il a été observé que les caches-tubes plastifiés des sièges présents dans les salles d'embarquement ne sont pas tous fixés solidement obligeant ainsi l'ADS à inspecter les tubes lorsqu'il constate que les caches ont été déboîtés.

**Afin de s'assurer qu'aucun article n'ait été dissimulé à l'intérieur d'un tube, il conviendrait que la totalité de ces caches-tubes ne puisse plus être retirée des sièges de la salle d'embarquement.**

Les ADS ne bénéficient pas d'un canevas précis et procèdent à la stérilisation de la zone concernée selon leur propre méthodologie. La lecture des procédures opérationnelles du prestataire de sûreté ainsi que celles du programme sûreté de l'exploitant attestent de l'absence de procédure.

**Il conviendrait de préciser les procédures existantes afin de s'assurer que la fouille soit réalisée de manière méthodique et uniforme, quelque soit l'ADS.**

L'équipe d'audit a observé que le dessous d'un panneau amovible avec caisson sur roulette n'a pas fait l'objet de contrôle lors de la fouille alors que la taille de ce caisson (50\*30\*30) permet de dissimuler tous types d'articles prohibés.

De plus, les zones suivantes n'ont pas systématiquement fait l'objet d'une inspection :

- les pieds de tresse ayant des dessous creux,
- dans les toilettes : la zone entre le sac plastique opaque des poubelles et les poubelles,
- la vérification du verrouillage des distributeurs de boissons,
- le réceptacle des distributeurs de boissons.

**Il convient que la fouille réalisée avant l'établissement de la PCZSAR comprenne l'ensemble des parties pouvant dissimuler des articles prohibés afin de garantir que la zone concernée ne contienne pas d'articles prohibés.**

A l'extérieur de l'aérogare, le véhicule avitailleur et les engins spéciaux présents dans le secteur « A » avant son activation font l'objet d'une inspection filtrage à l'aide de contrôles visuels et/ou de fouilles manuelles. Certaines zones de ces véhicules et engins sont scellées à l'aide de plombs plastifiés. L'ADS procède au contrôle de l'ensemble des scellés ainsi que de leur numéro et effectue la concordance à l'aide d'un document de traçabilité (tableau papier informatique) qui est archivé dans le bureau de la société prestataire de sûreté ICTS.

Des entretiens et des observations menés, il ressort que les scellés sont entreposés dans un tiroir du bureau de piste accessible à tous, offrant ainsi la possibilité à une personne non autorisée de re-sceller.

**Il conviendrait de sécuriser le stock de scellés vierges afin de ne les rendre accessibles qu'aux personnes autorisées.**

Les portes battantes « 13 - CA14 » de l'aérogare, donnant accès du côté ville à accès réglementé au côté piste, sont équipées d'un système de contrôle d'accès électronique. La procédure prévoit, outre l'apposition d'un écriteau CV informant de l'activation de la PCZSAR, qu'un cadenas soit apposé sur ces portes, côté PCZSAR dès son activation. Lors de ces observations, l'équipe d'audit a constaté l'absence d'apposition de ce cadenas. De fait, une personne provenant du côté ville pourrait s'introduire et contaminer ainsi la PCZSAR sans que les ADS en soit informés.

***N.B.*** :L'absence de cadenas entre le CV et la PCZSAR a déjà été évaluée en non-conformité au titre du PC 1.B.1 et, dans un objectif de lisibilité, n'est donc pas reprise en considération pour le présent point de contrôle.

### Mesures dérogatoires dans certaines zones aéroportuaires

Certaines catégories de trafic aérien prévues par le règlement européen n°1254/2009 ont lieu depuis le côté piste de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.

Une note de la préfecture d'Indre et Loire relative aux mesures de sûreté dérogatoires (définies sur la base d'une évaluation nationale et locale des risques) exigibles sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE a été signée au mois de février 2014. Cette note précise la nature des vols pouvant faire l'objet de mesures dérogatoires et en conséquence être accueillis en zone délimitée.

Elle prévoit que les mesures qui en découlent seront prochainement précisées par arrêté préfectoral.

**Dès lors que les parties de l'aérodrome désignées pour le stationnement d'aéronefs en vue de leur embarquement ou débarquement auront été définies en « zone délimitée » dans l'arrêté préfectoral en vigueur (cf. « définition du zonage » ci-dessus), il conviendrait d'intégrer dans cet arrêté les dispositions de cette note.**

Il ressort des observations et des entretiens que l'activation de la PCZSAR n'est prévue que pour les vols réguliers exploités par les compagnies aériennes RYANAIR, HOP, des vols charters ou des vols spécifiques (joueurs de football).

Lors de l'audit, les seuls aéronefs accueillis « côté piste » sont des aéronefs de l'aviation générale d'une masse inférieure à 15 tonnes. Toutefois, au vu de la main courante tenue au bureau de piste, des avions d'une masse maximale au décollage supérieure à 15 tonnes (Falcon 2000) peuvent être traités côté piste sans qu'il n'ait été préalablement établi qu'ils pouvaient ou non bénéficier des mesures dérogatoires du règlement européen (UE) n°1254/2009.

**Il convient, si le cas se présentait, que les vols, ne relevant d'aucune des catégories identifiées dans ce règlement, fassent l'objet de l'application des normes de base commune et soient traités en conséquence en PCZSAR.**

- **Sous domaine 1.B: Surveillance et protection**

Point de contrôle	Niveau de conformité
1.B.1 Protection physique des installations et du périmètre	4
1.B.2 Surveillance (rondes, vidéosurveillance, éclairage, contrôle des intrusions) de l'enceinte et des parties de l'aérogare accessibles au public	2
1.B.3 Obligations des personnels	1

#### 1.B.1 Protection physique des installations et du périmètre

**Niveau de conformité :**

4

#### **Commentaires :**

*Pour rappel, la réglementation européenne dispose que « la limite entre le côté ville et le côté piste doit revêtir la forme d'un obstacle physique clairement visible pour le public et qui interdit tout accès aux personnes non autorisées »*

#### Clôtures et protection du périmètre

La limite entre le CV et le CP sur la zone civile de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE est matérialisée par un obstacle visible, à savoir : une clôture, des bâtiments, des portes, portails, portillons et des trappes à bagages (dans l'aérogare).

#### Clôtures

La clôture est matérialisée sur l'ensemble de son tracé par un grillage métallique doté d'un bas-volet. Elle est, de par ses caractéristiques, de nature à prévenir les intrusions en côté piste.

L'équipe d'audit a néanmoins observé sur de nombreuses parties (notamment au sud) une certaine détérioration des bas-volets ne remplissant plus leurs fonctions et, plus précisément, entre les hangars n°4 et n°3 ainsi qu'au sud du hangar n°2.



**Il conviendrait de procéder soit au remplacement des bas-volets sur les secteurs concernés, soit à leur retrait.**

#### Portes, portails, portillons et autres accès

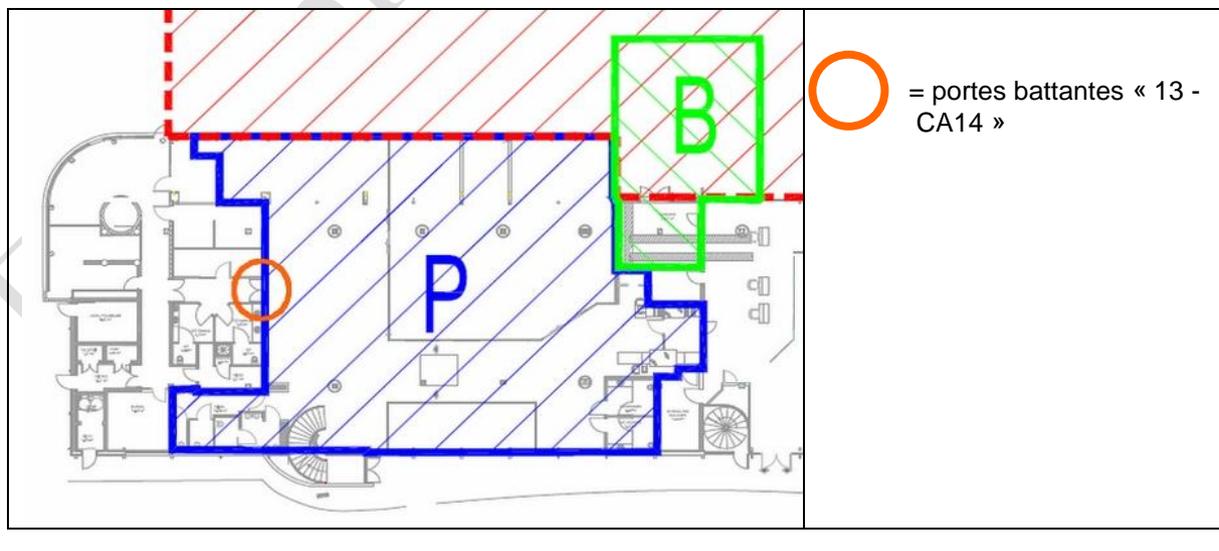
L'équipe d'audit a constaté que l'ensemble des accès au côté piste (privatifs et communs) recensés dans l'arrêté préfectoral en vigueur sont dotés de moyens (clés attribuées nominativement, badges d'accès) destinés à en limiter l'usage aux seules personnes autorisées.

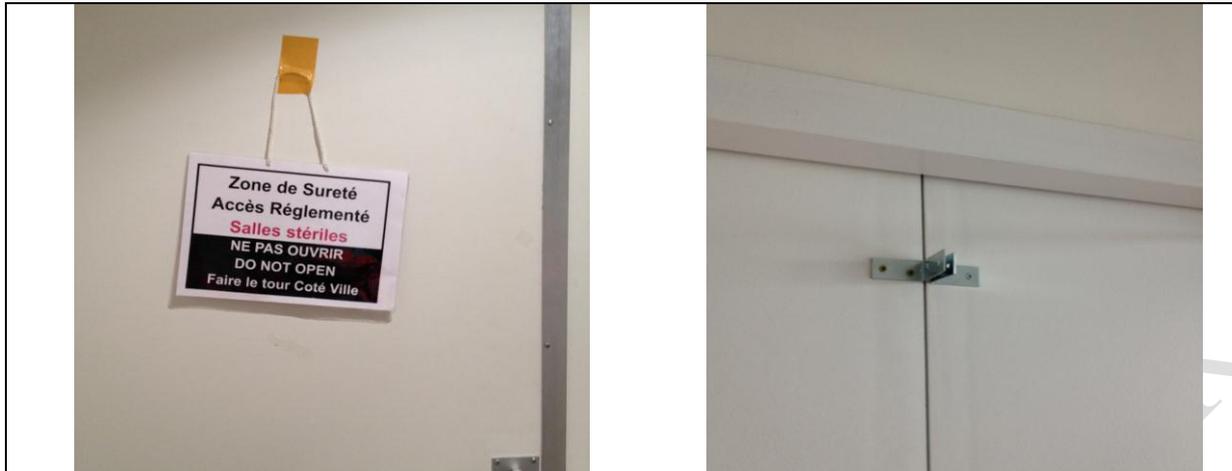
#### Aérogare :

L'ouverture des portes battantes « 13 - CA14 » décrites au PC 1.A.2 est activée à l'aide du contrôle d'accès électronique de l'exploitant. Il a été confirmé à l'équipe d'audit qu'aucune alarme n'y est installée.

La procédure prévoit, outre l'apposition d'un écriteau CV informant de l'activation de la PCZSAR, qu'un cadenas soit apposé sur ces portes, côté PCZSAR dès son activation par l'agent de sûreté en charge de la stérilisation de la zone. Lors des observations, l'équipe d'audit n'a jamais constaté la présence de ce cadenas (cf. photos ci-dessous). De plus, des entretiens il ressort que cet oubli est récurrent.

Or le positionnement de cette porte frontière entre le coté ville et la PCZSAR lorsque celle-ci est activée fait que les agents de sûreté du PIF n'ont pas de visuel sur cette porte. Il est donc impossible de s'apercevoir de l'ouverture intempestive de cet accès qui donne directement en PCZSAR.





Côté Ville

PCZAR

**Il convient que la mise en place du cadenas soit systématique sur cet accès lors de l'activation de la PCZAR ou que cet accès soit condamné.**

**1.B.2** Surveillance (rondes, vidéosurveillance, éclairage, contrôle des intrusions) de l'enceinte et des parties de l'aérogare accessibles au public

**Niveau de conformité :**

**2**

**Commentaires :**

**Rondes, patrouilles et surveillance**

L'arrêté préfectoral du 22 mars 2013 définit les modalités d'organisation de la surveillance sur l'aérodrome de TOUR VAL DE LOIRE au regard des exigences imposées par l'alinéa 1.5 de l'annexe du RE 185/2010. Le dimensionnement des moyens employés à cette fin est fondé sur une évaluation locale des risques réalisée et validée le 29 octobre 2013.

La surveillance des limites de la PCZAR lorsqu'elle est active, des bagages et des autres fournitures, qui y sont stockés dans l'attente d'un chargement, est assurée de façon permanente pendant l'activation de cette zone par les ADS en poste.

L'équipe d'audit a relevé que le point 3 de l'article premier de l'arrêté visé ci-dessus édicte des dispositions relatives à la surveillance incombant aux entreprises de transport aérien.

**Il conviendrait de mettre à jour l'arrêté préfectoral relatif aux rondes et patrouilles eu égard aux dispositions réglementaires issues de l'arrêté interministériel du 11 septembre 2013.**

Côté piste, il est prévu que soient réalisées quatre rondes hebdomadaires afin de répondre aux exigences réglementaires.

En pratique, deux rondes quotidiennes sont réalisées par les ADS :

- une ronde le matin dans un créneau horaire variant entre 8h00 et 10h30,
- une ronde le soir, lors de la fermeture de l'aérogare.

Le cheminement de ces rondes est à la diligence de l'ADS, qui en fin de ronde renseigne un registre journalier sur lequel est mentionné l'heure de la ronde ainsi que le nom de l'agent.

Si la vérification des titres de circulation aéroportuaire (TCA) et des laissez-passer (LP) est prévue lors de ces rondes et patrouilles dans la procédure de l'exploitant, le registre journalier ne permet pas d'en faire mention.

**Il conviendrait d'améliorer les modalités de traçabilité des rondes réalisées par le prestataire de sûreté au moyen d'un formulaire dédié mentionnant également le nombre de TCA et de LP contrôlés.**

L'évaluation locale des risques, compte tenu des actions déjà en place côté ville, en particulier les patrouilles réalisées par la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP) selon une fréquence moyenne hebdomadaire, a permis de conclure que seule une sensibilisation des personnels sur ce point est suffisante. Conformément à la procédure présente dans le programme de sûreté de l'exploitant, les entretiens ont confirmé que les ADS sont sensibilisés à la surveillance de la partie aérogare et parking côté ville.

**Surveillance des points de contrôle sûreté**

Le Poste d'Inspection Filtrage (PIF) de l'aérogare est doté d'un dispositif permettant aux ADS de prévenir discrètement la DDSP en cas de besoin. Le signal émis est reçu et géré par le commissariat de TOURS Centre qui dépêche la patrouille la plus proche pour intervention.

Quand il est activé, le point d'inspection filtrage situé au bureau de piste (porte d'accès « CA 12 ») est surveillé en permanence par un ADS.

**Fouille de la PC ZSAR en cas de contamination**

Le programme de sûreté de l'exploitant indique que si des personnes peuvent avoir pénétré dans la PCZSAR, il est procédé à une fouille complète de cette zone. L'équipe d'audit n'a pas réalisé d'observation sur ce point, toutefois, les entretiens réalisés confirment la connaissance de cette procédure.

**1.B.3 Obligations des personnels**

**Niveau de conformité :**

1

**Commentaires :**

**Personnels aéroportuaires**

Les exigences réglementaires relatives au port permanent et visible des certificats ou titres de circulation aéroportuaire (TCA) sont parfaitement remplies. Le principe de l'interpellation est connu des personnels et a été observé par l'équipe d'audit.

**Cas particulier des personnels navigants**

L'équipe d'audit a observé que durant le temps de l'escale, les personnels navigants de la compagnie RYANAIR restent à proximité immédiate de l'aéronef. Au vu de la relative petite taille de la PCZSAR, le cheminement éventuel des personnels navigants en PCZSAR se limite aux zones dans lesquelles l'accompagnement n'est pas requis.

**Cas particulier des personnels accompagnants**

Lors des observations menées au cours de l'audit, l'équipe a constaté que des titres de circulation accompagnée peuvent être délivrés ponctuellement à des personnes non détentrices d'un TCA permanent. La procédure de délivrance décrite par les personnels est conforme à la réglementation et permet de s'assurer que le porteur est bien identifié. Ce dernier est remis provisoirement par l'exploitant d'aérodrome en échange de la pièce d'identité du porteur, après accord des services de la Police Nationale de TOURS.

Au vu de l'activité et de la taille de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE, il n'a pas été observé de personnels accompagnants durant la période de l'audit.

**Cas particulier des passagers accompagnés par un membre d'équipage ou son représentant**

Aucune observation n'a été réalisée sur ce point. Toutefois, les entretiens avec les ADS confirment que dans ce cas, les passagers sont systématiquement accompagnés par un membre d'équipage.



• **Sous domaine 1.C : Contrôle d'accès des personnes et des véhicules**

Point de contrôle	Niveau de conformité
1.C.1 Conditions de délivrance des titres d'accès des personnels (justification professionnelle, contrôle d'antécédents, formation générale)	2
1.C.2 Caractéristiques des titres d'accès des personnels et équipages	1
1.C.3 Gestion des titres d'accès (retrait d'habilitation, P.V.D., restitution)	2
1.C.4 Conditions de délivrance des laissez passer des véhicules	1
1.C.5 Caractéristiques des laissez passer des véhicules	1
1.C.6 Gestion des laissez passer des véhicules	1
1.C.7 Exemptions de titre d'accès des personnels et laissez-passer des véhicules, exemption de contrôle d'accès	3
1.C.8 Contrôle du titre d'accès des personnels, équipages et des laissez-passer des véhicules (validité, adéquation au porteur)	2
1.C.9 Contrôle du titre d'accès des passagers	1

1.C.1 Conditions de délivrance des titres d'accès des personnels (justification professionnelle, contrôle d'antécédents, formation générale)

**Niveau de conformité :**

2

**Commentaires :**

**Conditions d'accès aux côté piste et ZSAR**

Les conditions d'accès des personnes et des véhicules aux différentes zones qui composent le côté piste de la zone civile de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE sont fixées par l'arrêté préfectoral en vigueur. Ces dispositions sont conformes aux exigences réglementaires européennes et correspondent à ce qui a été observé par l'équipe d'audit.

**Contrôles des antécédents et justification d'un besoin opérationnel**

Il ressort de la lecture de l'arrêté préfectoral que :

- les correspondants sûreté des entreprises ou organismes implantés sur la zone civile de l'aérodrome renseignent le formulaire de demande d'habilitation et de titre de circulation au profit de leurs salariés ;
- la justification du besoin opérationnel déclaré par le correspondant sûreté de l'entité est vérifiée par l'exploitant d'aérodrome lors du contrôle de conformité du dossier de demande ;
- sur la base de l'habilitation préfectorale, la direction de la sécurité de l'aviation civile Ouest assure la fabrication des TCA ;
- ces titres sont adressés à l'exploitant d'aérodrome pour remise aux demandeurs après justification de leur identité et signature.

Il apparaît qu'aucune notion de contrôle des antécédents ne figure dans la procédure de délivrance des TCA permanents. Cependant, des entretiens avec la préfecture et la DDSP, il ressort que le « service des fichiers » du commissariat central TOURS est en charge de ces vérifications.

**Il conviendrait que l'arrêté préfectoral indique l'obligation de vérification des antécédents et désigne notamment le service chargé de ce contrôle.**

Il ressort de l'analyse du processus de gestion des TCA tel que décrit dans l'arrêté préfectoral en vigueur et confirmé par les différentes entités y contribuant que ce processus répond aux exigences réglementaires.

Par ailleurs, il existe entre l'exploitant de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE et le SCE (services



de la DDSP), un protocole relatif à la délivrance de titres d'accès accompagnés. La procédure mise en place permet à l'exploitant d'aérodrome de délivrer des titres d'accès accompagnés sous le couvert de l'autorisation de la DDSP.

L'arrêté préfectoral en vigueur fait également état de l'usage de laissez-passer temporaires pour des demandeurs déjà titulaires d'un titre de circulation permanent en cours de validité.

### 1.C.2 Caractéristiques des titres d'accès des personnels et équipages

**Niveau de conformité :**

1

**Commentaires :**

#### Titre de circulation aéroportuaire

Les TCA permanents, délivrés pour exercer une activité sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE, respectivement portés par les personnels aéroportuaires, comportent toutes les informations requises par la réglementation.

#### Certificat de membre d'équipage

L'équipe a observé que les caractéristiques des certificats délivrés aux membres d'équipage de l'entreprise de transport aérien RYANAIR comportent les informations requises par le référentiel réglementaire en vigueur.

### 1.C.3 Gestion des titres d'accès (retrait d'habilitation, P.V.D, restitution)

**Niveau de conformité :**

2

**Commentaires :**

#### Contrôle d'antécédent négatif et retrait

Selon l'arrêté préfectoral en vigueur, l'habilitation peut être refusée, retirée ou suspendue par le préfet d'INDRE ET LOIRE, lorsque la moralité ou le comportement de la personne ne sont pas compatibles avec l'exercice d'une activité au côté piste. La décision d'habilitation est subordonnée à un contrôle des antécédents qui est effectuée par le service fichiers du commissariat central de TOURS.

Il ressort des entretiens avec la DGAC que le titre de circulation n'est pas délivré quand un avis défavorable est formulé au terme de l'enquête de police.

Lors de la délivrance d'un titre d'accès accompagné, non soumis à habilitation, le service des fichiers du commissariat central de TOURS ou le commissariat de secteur de TOURS Nord, selon le protocole, réalise une enquête administrative. Le résultat de cette enquête conditionne la délivrance ou la non-délivrance du titre d'accès accompagné.

#### Restitution des titres d'accès

La procédure de restitution des TCA est fixée par l'arrêté préfectoral en vigueur.

Cet arrêté fait état des obligations individuelles des personnes détentrices d'un titre de circulation aéroportuaire et mentionne les conditions dans lesquelles les titres de circulation doivent être restitués conformément aux exigences réglementaires.

Le suivi de la restitution des titres d'accès accompagné dans les délais requis est assuré par l'exploitant d'aérodrome.

#### Suivi des cartes perdues, volées, non restituées et annulation des titres

Bien que n'étant pas mentionné dans l'arrêté préfectoral, le suivi des cartes perdues, volées, non restituées et annulées est prévu dans le programme de sûreté de l'exploitant (PS EAe). Une déclaration de perte ou de vol doit être effectuée auprès d'un service de police ainsi qu'au service sûreté de l'aéroport. Un registre des TCA perdus et volés est également renseigné par la DSAC Ouest et communiqué à l'exploitant.

Ce dernier est alors chargé de tenir à jour et de modifier la liste des titres d'accès en cours de validité présente sur les divers points d'accès de l'aéroport.

Une liste des titres d'accès perdus, volés, non restitués a été mise en place par l'exploitant. Elle comprend le nom, prénom et numéro du TCA. Cette liste présentée à l'équipe d'audit fait état de trois TCA en cours de validité déclarés perdus ou non restitués. Parmi cette liste, le numéro d'un TCA n'est pas indiqué, interdisant donc l'accès à cette personne alors même qu'elle pourrait se présenter avec un nouveau TCA valide (car renouvelé suite à la perte ou au vol de son ancien TCA).

**Il conviendrait que le numéro de chaque titre de circulation signalé perdu soit indiqué sur la liste des TCA présente aux points d'accès.**

#### 1.C.4 Conditions de délivrance des laissez passer des véhicules

**Niveau de conformité :**

1

**Commentaires :**

##### Nécessité opérationnelle

Une procédure de délivrance des laissez-passer (LP) véhicules permettant l'accès au côté piste est définie dans l'arrêté préfectoral en vigueur ainsi que dans le PS EAe. Elle permet aux demandeurs de laissez-passer de compléter un dossier qu'ils adressent à l'exploitant d'aérodrome pour vérification de la justification de la nécessité opérationnelle.

Des laissez-passer véhicules temporaires sont également délivrés par l'exploitant d'aérodrome. Un protocole liant l'exploitant et le SCE (services de la DDSP) permet à l'exploitant d'aérodrome de délivrer ces autorisations temporaires sous le couvert de l'autorisation de la DDSP.

Hormis les véhicules captifs, deux LP véhicules permanents, appartenant à l'exploitant d'aérodrome sont en cours de validité. Il s'agit de deux véhicules dont la légitimité opérationnelle est de fait.

#### 1.C.5 Caractéristiques des laissez passer des véhicules

**Niveau de conformité :**

1

**Commentaires :**

##### Caractéristiques des laissez-passer des véhicules

Les LP permanents (validité de trois ans) et les LP temporaires (délivrés pour des interventions ponctuelles côté piste et d'une validité de 24h) observés durant l'audit correspondent aux caractéristiques décrites dans l'arrêté préfectoral et sont conformes aux exigences réglementaires.

##### Fixation apparente des laissez-passer et conditions

L'équipe d'audit a observé que les LP sont collés sous plastique sur le pare-brise de manière apparente et de façon lisible.

Lors de l'audit, aucune demande de LP temporaire de véhicule n'a été faite. Il a cependant été indiqué, lors des entretiens, que ces derniers sont apposés de manière apparente et lisible sur le tableau de bord des véhicules.

#### 1.C.6 Gestion des laissez passer des véhicules

**Niveau de conformité :**

1

**Commentaires :**

##### Restitution des laissez-passer des véhicules

L'arrêté préfectoral en vigueur fixe les modalités de restitution des laissez-passer véhicule. Ces derniers doivent être retirés des véhicules et restitués à l'exploitant d'aérodrome :

- à la demande de l'exploitant d'aérodrome,
- lorsque le véhicule n'est plus utilisé pour accéder au côté piste,
- à l'expiration du laissez-passer.

Les laissez-passer temporaires sont délivrés contre remise du certificat d'immatriculation du véhicule et sont restitués en sortie en échange de ce même document. La vérification de la restitution des laissez-passer temporaires incombe à l'exploitant d'aérodrome.

**Annulation des laissez-passer en fin de validité, perdus, volés ou non restitués**

La gestion des LP véhicules est facilitée par le faible nombre de LP délivrés (2). Toutefois, une procédure est mise en place : le titulaire d'un LP véhicules doit informer immédiatement l'exploitant d'aérodrome ainsi que le SCE de toute perte ou vol.

Afin d'éviter toute utilisation frauduleuse des LP, l'exploitant d'aérodrome détient et met à jour une liste des LP en cours de validité et la diffuse au point d'accès véhicule.

**1.C.7 Exemptions de titre d'accès des personnels et laissez-passer des véhicules, exemption de contrôle d'accès**

**Niveau de conformité :**

**3**

**Commentaires :**

**Exemptions relatives aux personnes**

L'arrêté préfectoral en vigueur désigne les personnes dispensées de TCA :

- les personnes des services de secours en intervention d'urgence extérieurs à l'aérodrome ;
- les personnes intervenant contre une menace sérieuse visant des personnes ou des biens ;
- les personnes des voyages officiels convoyés par la gendarmerie nationale ou la police nationale ;
- les personnels de la base aérienne 705 de TOURS, porteurs d'un badge nominatif ayant une activité liée à la sûreté aéroportuaire, à la sécurité, à la protection et à l'entretien de la plateforme.

La base aérienne 705 est située en zone militaire de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE. Dans le cadre de leurs activités, ces personnels peuvent être amenés à pénétrer en PCZSAR de la zone civile de l'aérodrome occupée par la SETA. Toutefois, il a été indiqué à l'équipe d'audit lors des entretiens qu'il s'agit de cas très exceptionnels (comme par exemple, une prise de contact avec des commandants de bord dans le cadre de la lutte aviaire).

Au vu de l'exemption, à ces occasions, ils pourraient accéder à la PCZSAR sans être titulaire d'un TCA alors qu'ils ne sont pas légitimement dispensés de cette obligation par la réglementation.

**En dehors des cas d'intervention d'urgence, il convient que les militaires de la base aérienne 705 pénètrent en PCZSAR munis d'un titre de circulation (accompagné par exemple).**

**Il convient que cette obligation soit prise en compte dans l'arrêté préfectoral.**

**Exemptions relatives aux véhicules**

L'arrêté préfectoral en vigueur mentionne les catégories de véhicules dispensées de LP :

- les véhicules des secours et d'intervention d'urgence extérieurs à l'aérodrome ;
- les véhicules intervenant contre une menace sérieuse visant des personnes ou des biens ;
- les véhicules officiels convoyés par les SCE ou la Gendarmerie nationale ;
- les véhicules techniques attachés à l'aérodrome non immatriculés, sous réserve qu'ils affichent de manière apparente le logo de la société utilisatrice ;
- les véhicules spéciaux non immatriculés à usage technique non captifs (nacelle, engins de travaux publics, etc....) ;
- les véhicules de la base aérienne 705 de TOURS possédant un laissez-passer nominatif de la base, ayant une activité liée à la sûreté aéroportuaire, à la sécurité, à la protection et à l'entretien de la plateforme.

Des entretiens, il ressort que lors de l'activation de la PCZSAR, les militaires de la base aérienne ne pénètrent jamais dans la zone activée en véhicule.

**Il convient de modifier l'arrêté préfectoral afin de supprimer le cas d'exemption concernant les véhicules des militaires de la BA 705.**

L'équipe d'audit a constaté que les véhicules captifs disposent d'une inscription extérieure indiquant

distinctement qu'il s'agit d'un véhicule opérationnel utilisé sur l'aérodrome.

**1.C.8** Contrôle du titre d'accès des personnels, équipages et des laissez-passer des véhicules (validité, adéquation au porteur)

**Niveau de conformité :**

**2**

**Commentaires :**

**Contrôle des autorisations d'accès au côté piste**

Des observations et des entretiens avec les divers occupants du côté piste, il ressort que les personnes autorisées à utiliser les accès communs ou privatifs au côté piste sont en possession, en fonction de leur qualité et de leur activité, d'un des documents autorisés et recensés dans l'arrêté préfectoral en vigueur (TCA, licence de pilote, autorisation spécifique de l'exploitant d'aérodrome et/ou une autorisation d'accès électronique).

L'équipe d'audit a observé que les personnels de l'exploitant d'aérodrome ont une parfaite connaissance des autorisations mises en place pour accéder au côté piste.

Concernant les élèves navigants, les procédures locales prévoient comme autorisation au coté piste une décision d'habilitation ce qui n'est plus une obligation réglementaire.

**Il conviendrait de mettre à jour le référentiel local pour permettre aux élèves navigants d'accéder et de circuler au côté piste muni d'un document justifiant d'une entrée en formation.**

Les véhicules doivent être dotés d'un laissez-passer apposé de façon visible.

**Contrôle des titres d'accès des personnes à la ZSAR**

L'équipe d'audit a constaté que toutes les personnes qui pénètrent en PCZSAR font l'objet d'un contrôle de leur TCA (TCA permanent, laissez-passer temporaires, TCA accompagné) avant d'y accéder. Lors de l'audit, l'équipe a observé que cette vérification est assortie, d'une mise en adéquation entre le porteur, son titre d'accès et un document justifiant de l'identité de la personne (carte nationale d'identité, passeport, carte professionnelle).

Pour autant, s'agissant des titulaires de TCA locaux (Badges TOURS), dont le nombre est limité, les ADS sont en mesure d'établir la légitimité des porteurs sans qu'il leur soit nécessaire de procéder à un rapprochement documentaire.

**Dispositif de contrôle d'accès des personnes**

L'équipe d'audit a constaté que les points d'accès sont contrôlés par les ADS du prestataire de sûreté.

Toutefois, au niveau de la porte « 13 CA14 » et en l'absence du cadenas, il est possible d'accéder en PCZSAR à l'aide du badge d'accès au côté piste, sans vérification des autorisations d'accès spécifique pour la PCZSAR.

**N.B. :** *L'absence de cadenas entre le CV et la PCZSAR a déjà été évaluée en non-conformité au titre du PC 1.B.1 et, dans un objectif de lisibilité, n'est donc pas reprise en considération pour le présent point de contrôle.*

**Contrôle des laissez-passer des véhicules à la ZSAR**

Lors de l'audit, aucun véhicule n'est entré en PCZSAR. Les véhicules devant y pénétrer (véhicule avitailleur et très rarement le véhicule tractant le produit dégivrant) sont positionnés dans cette zone, avant son activation.

**Exploitation du système permettant de détecter l'utilisation frauduleuse des titres de circulation aéroportuaires des personnes et des laissez passer des véhicules**

L'équipe d'audit a observé qu'une liste de badges perdus, volés ou non restitués est à disposition des ADS à chaque point d'accès.



<b>1.C.9</b> Contrôle du titre d'accès des passagers	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>1</b>
<b>Commentaires :</b>	
<p><a href="#">Contrôle des cartes d'embarquement et dispositif de contrôle d'accès des passagers</a></p> <p>L'ADS placé en amont du PIF s'assure que chaque passager qui se présente par l'unique poste de contrôle (PIF Aérogare) détient une carte d'embarquement pour un des vols au départ justifiant l'activation de la PCZSAR.</p>	

• **Sous domaine 1.D : Inspection filtrage des personnels et des objets transportés**

Point de contrôle	Niveau de conformité
<b>1.D.1</b> Présentation des personnels et des objets transportés à l'inspection filtrage	<b>1</b>
<b>1.D.2</b> Modalités d'inspection filtrage des personnes	<b>3</b>
<b>1.D.3</b> Conditions d'exemptions éventuelles d'inspection filtrage des personnes	<b>3</b>
<b>1.D.4</b> Modalités d'inspection filtrage des objets transportés	<b>1</b>
<b>1.D.5</b> Autorisation d'introduction et protection d'objets prohibés	<b>2</b>

<b>1.D.1</b> Présentation des personnels et des objets transportés à l'inspection filtrage	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>1</b>
<b>Commentaires :</b>	
<p><a href="#">Inspection filtrage à l'accès en PC ZSAR</a></p> <p>La PCZSAR est activée pour tous les vols commerciaux de façon temporaire et à géométrie variable en fonction du nombre d'aéronefs à traiter.</p> <p>L'équipe d'audit a constaté que les personnes autres que les passagers et les objets transportés sont soumis à une inspection filtrage systématique à l'entrée de la PCZSAR :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par le PIF passager,</li> <li>- par le point d'accès au bureau de piste ou</li> <li>- à la frontière entre CP et PCZAR à l'extérieur de l'aérogare.</li> </ul> <p>Toutefois, au niveau de la porte « 13 CA14 » et en l'absence de cadenas, il est possible d'accéder en PCZSAR sans se présenter à l'inspection filtrage</p> <p><b>N.B.</b> :L'absence de cadenas entre le CV et la PCZSAR a déjà été évaluée en non-conformité au titre du PC 1.B.1 et, dans un objectif de lisibilité, n'est donc pas reprise en considération pour le présent point de contrôle.</p>	

<b>1.D.2</b> Modalités d'inspection filtrage des personnes	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>3</b>
<b>Commentaires :</b>	
<p><a href="#">Modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage des personnes</a></p> <p>Les personnels ont la possibilité d'accéder en PCZSAR par trois points d'accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le PIF passager de l'aérogare :</li> </ul> <p>L'inspection filtrage des personnes autres que les passagers est réalisée de la même façon que pour les passagers et leurs bagages de cabine. Ainsi, les observations et recommandations figurant aux</p>	

PC 4.A.1 et PC 4.A.2 s'appliquent à ce point de contrôle.

Cet accès à la PCZSAR est également utilisé par des membres d'équipage amenés à quitter la PCZSAR lors de l'escale. Ce cas est exceptionnel et n'a pas été observé par l'équipe d'audit.

- Le bureau des opérations et à l'extérieur sur l'aire de trafic (accès PC ZSAR activée) :

Le personnel est soumis à l'inspection filtrage au moyen d'une palpation complétée en cas de doute par l'utilisation du magnétomètre.

Pour la réalisation de la palpation, lorsqu'il est demandé aux personnels de retirer leur veste, la fouille des vêtements de piste (parka, vestes) n'est pas systématiquement réalisée.

**Il convient de réaliser une fouille systématique des vêtements de piste (parka, vestes) de toutes les personnes se présentant à ces points d'accès.**

Levée de doute après alarme du portique et qualité des palpations de sécurité

- Le PIF passager de l'aérogare :

Les personnels se présentant au PIF passager se délestent spontanément de leur veste et objets personnels avant de franchir le portique de détection de métaux, ce qui engendre peu d'alarmes métalliques.

En cas de déclenchement de l'alarme du portique, l'agent de sûreté en détermine la cause en mettant en œuvre une palpation. Le magnétomètre est systématiquement employé comme moyen complémentaire par un passage sur l'ensemble du corps avec une insistance au niveau des parties métalliques du vêtement.

Cependant, les palpations s'arrêtent au niveau de la cheville.

- Le bureau des opérations et à l'extérieur sur l'aire de trafic :

L'équipe d'audit a constaté que les palpations réalisées ne comprennent pas de vérification des chaussures. L'équipe a également constaté que les palpations ne sont pas systématiquement réalisées au niveau du haut des jambes.

**Il convient que les palpations réalisées par les agents de sûreté soient appliquées conformément à l'appendice 4-A de la décision C(2010)774 sur chaque personnel.**

### 1.D.3 Conditions d'exemptions éventuelles d'inspection filtrage des personnes

**Niveau de conformité :**

**3**

**Commentaires :**

Exemptions sous réserve d'accompagnement

Les conditions d'exemptions d'inspection filtrage des personnes figurant dans l'arrêté préfectoral en vigueur, le programme de sûreté de l'exploitant ainsi que dans les consignes du prestataire de sûreté sont conformes aux exigences réglementaires. Il s'agit des personnes des services de la gendarmerie nationale, de la police nationale et des douanes extérieures à l'aérodrome et escortés par les SCE ou les douanes de TOURS.

Exemptions des personnes quittant temporairement la partie critique

L'arrêté préfectoral en vigueur autorise l'exemption d'inspection filtrage pour les personnes quittant temporairement la PCZSAR lorsqu'elles ont fait l'objet d'une surveillance constante suffisante pour garantir qu'elles n'y introduisent pas d'article prohibé. Ce point est précisé dans le programme de sûreté de l'exploitant et dans les consignes de la société prestataire de sûreté.

Toutefois, lors des observations, l'équipe d'audit a constaté qu'un personnel du prestataire de sûreté en activité sur le PIF a quitté provisoirement la PCZSAR pour se rendre dans l'aérogare et n'a pas été gardé sous surveillance. Pour autant, à son retour, ce personnel n'a pas fait l'objet d'une inspection filtrage lors du déclenchement de l'alarme du portique de détection des masses métalliques.

**Il convient, dès qu'une personne est amenée à quitter temporairement la PCZAR :**

**- soit de la garder sous surveillance ;**

- soit de la soumettre à l'inspection filtrage à son retour.

**Exemptions des agents de l'autorité et des personnes intervenant dans le cadre de missions d'urgence**

Les conditions d'exemptions d'inspection filtrage des personnes sont conformes aux exigences réglementaires et figurent dans l'arrêté préfectoral en vigueur.

**1.D.4 Modalités d'inspection filtrage des objets transportés**

**Niveau de conformité :**

**1**

**Commentaires :**

Les objets transportés par les personnels se présentant au PIF passager sont inspectés filtrés à l'aide d'un équipement radioscopique et selon les mêmes modalités que les bagages de cabine. Ces modalités sont conformes aux exigences réglementaires.

Lorsque les personnels se présentent au bureau de piste ou à l'extérieur sur l'aire de trafic, l'inspection filtrage des objets est mise en œuvre au moyen d'une fouille manuelle. De plus, l'équipe a observé que les personnels pénétrant en PCZSAR transportent des objets uniquement dans un but professionnel (document, casque, radio, main courante, ...). Ces objets sont contrôlés visuellement.

**1.D.5 Autorisation d'introduction et protection d'objets prohibés**

**Niveau de conformité :**

**2**

**Commentaires :**

**Autorisation d'introduction d'articles prohibés**

Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral en vigueur et afin de s'acquitter des tâches essentielles au fonctionnement des installations aéroportuaires, l'exploitant d'aérodrome a décliné dans son programme de sûreté une procédure relative à l'autorisation d'introduction d'articles prohibés. Ces autorisations, établies par l'exploitant d'aérodrome et par entité, sont contresignées par la délégation CENTRE. La SETA a établi une liste, par entité, des personnes autorisées à introduire des articles prohibés en PCZSAR comportant les catégories d'articles. Cette liste est disponible au bureau de piste.

**Dispositif de contrôle des autorisations**

Lors des entretiens, il a été expliqué à l'équipe que l'exécution de travaux nécessitant l'introduction de tels articles lors de la période d'activation de la PCZSAR est très rare. Toutefois, la procédure est connue des ADS qui ont à leur disposition la consigne établie par le prestataire de sûreté. Durant les observations, aucun article prohibé n'a été introduit en PCZSAR, l'équipe d'audit n'a donc pas observé l'utilisation de cette liste par les ADS.

Dans le programme de l'exploitant, figure sur la « déclaration d'introduction d'outils métiers au côté piste » les catégories A, B, C et D alors que les consignes du prestataire de sûreté définissent les catégories P, C, E et T.

**Il conviendrait pour une meilleure lisibilité auprès des agents de sûreté que ces catégories aient la même dénomination.**

**Protection des objets introduits en ZSAR**

Des entretiens et des observations, il ressort qu'aucun objet n'est conservé en PCZSAR. L'essentiel des articles prohibés nécessaires à l'exploitation de l'aéroport est stocké dans la partie CV du bureau de piste ou dans le hangar n°1 situé CP.



- **Sous domaine 1.E : Inspection filtrage des véhicules**

Point de contrôle	Niveau de conformité
1.E.1 Présentation des véhicules à l'inspection filtrage	1
1.E.2 Modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage des véhicules	2
1.E.3 Conditions d'exemptions éventuelles d'inspection filtrage des véhicules	1

1.E.1 Présentation des véhicules à l'inspection filtrage	
<b>Niveau de conformité :</b>	1
<p><b><u>Commentaires :</u></b></p> <p>Il est à préciser que l'aéroport de TOURS VAL DE LOIRE ne dispose pas de poste d'accès routier d'inspection filtrage à proprement dit. L'inspection filtrage des véhicules est uniquement réalisée en entrée du secteur A de la PCZSAR.</p> <p><b><u>Taux de contrôle des véhicules accédant en partie critique</u></b></p> <p>Au regard de la taille de la PCZSAR et du temps limité des rotations des aéronefs sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE, il a été constaté que les véhicules susceptibles d'être utilisés en PCZSAR lors des opérations d'escale (engins spéciaux indispensables à l'exploitation, véhicule avitailleur) sont inspectés filtrés avant l'arrivée de l'avion et positionnés ensuite en limite extérieure nord et ouest de la PCZSAR (Cf. PC 1.A.2).</p> <p>Il est prévu dans les procédures, connues des ADS, que 100% des véhicules accédant en PCZSAR soient inspectés filtrés. Des entretiens réalisés, il ressort, qu'à ce jour, aucun véhicule n'est amené à pénétrer en PCZSAR, en dehors du cas exceptionnel du véhicule de dégivrage lorsque nécessaire. Aucune observation n'a donc été réalisée par l'équipe d'audit sur ce point.</p>	

1.E.2 Modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage des véhicules	
<b>Niveau de conformité :</b>	2
<p><b><u>Commentaires :</u></b></p> <p>Aucune observation n'a été réalisée sur ce point.</p> <p><b><u>Sélection aléatoire de zones de véhicules pénétrant en partie critique</u></b></p> <p>Le programme de sûreté de l'exploitant d'aérodrome et les consignes dont disposent les ADS précisent qu'au minimum trois des six zones recensées dans la réglementation européenne doivent être inspectées avant l'accès d'un véhicule en PCZSAR.</p> <p>Les zones soumises à inspection sont définies par un tableau préétabli associant à chaque véhicule (selon l'ordre chronologique de présentation) une sélection des trois zones à fouiller.</p> <p>Les procédures de l'exploitant et du prestataire de sûreté ne reprennent pas la terminologie européenne des zones à fouiller (décision européenne à diffusion restreinte C(2013) 7275 du 06 novembre 2013).</p> <p><b>Il conviendrait de mettre à jour les procédures opérationnelles au regard de la terminologie employée dans les dernières évolutions réglementaires européennes.</b></p> <p><b><u>Occupants du véhicule et effets personnels</u></b></p> <p>Les procédures localement applicables indiquent qu'il est procédé à l'inspection filtrage d'un véhicule seulement après que le conducteur et les occupants l'ont quitté en emportant leurs effets personnels.</p> <p><b><u>Méthode de contrôle</u></b></p> <p>Le programme de sûreté de l'exploitant et les consignes dont disposent les ADS ne précisent pas les moyens et méthodes (fouille manuelle et examen visuel) dont disposent les ADS pour procéder à cette inspection filtrage.</p>	



Il conviendrait de préciser les consignes opérationnelles à disposition des agents de sûreté afin de prendre en compte cet item réglementaire.

**Maintien d'intégrité**

Les véhicules destinés aux opérations en escale et inspectés filtrés avant l'arrivée de l'avion (cf. PC 1.E.1) sont ensuite maintenus sous surveillance constante de l'ADS jusqu'à l'activation de la PCZSAR.

**1.E.3 Conditions d'exemptions éventuelles d'inspection filtrage des véhicules**

**Niveau de conformité :**

**1**

**Commentaires :**

**Exemption des véhicules et dérogation pour les véhicules escortés**

L'arrêté préfectoral en vigueur prévoit les cas d'exemptions d'inspection filtrage pour des catégories particulières de véhicules conformément au référentiel réglementaire.



## DOMAINE 3 : SURETE DES AERONEFS

### • Sous domaine 3.A : Protection des aéronefs

Point de contrôle	Niveau de conformité
3.A.1 Protection des aéronefs	1
3.A.2 Utilisation des scellés	S/O

3.A.1: Protection des aéronefs	
<b>Niveau de conformité :</b>	1
<b>Commentaires :</b>	
<p><u>Mesures de protection</u></p> <p>Au cours de l'audit de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE, l'ensemble des vols observés est exploité par l'entreprise de transport aérien RYANAIR en provenance de l'Union Européenne et de MARRAKECH.</p> <p>Aucun aéronef commercial ne stationne en night-stop. Dans la journée, ils effectuent des rotations rapides de 25 à 30 minutes.</p> <p>Lors de leur rotation, ces aéronefs sont toujours stationnés en PCZSAR.</p> <p>Les mesures de protection des aéronefs incombent au transporteur aérien. Il a été indiqué à l'équipe que les personnels SETA n'ont pas ces mesures à mettre en œuvre.</p> <p>L'équipe a observé que l'accès à la cabine est contrôlé par les membres d'équipage qui restent à bord ou à proximité de l'aéronef.</p> <p>Une surveillance extérieure et permanente est réalisée par les personnels au sol en particulier par les agents de sûreté positionnés aux limites de la PCZSAR et du CP.</p> <p>Pendant ses observations, lors de son accès aux abords ou à l'intérieur des aéronefs, l'équipe d'audit a toujours fait l'objet d'un contrôle que ce soit par les ADS, les agents de piste ou les personnels navigants.</p> <p><u>Stationnement séparé dans les zones délimitées où il est dérogé aux normes de base communes</u></p> <p>Les aéronefs de l'aviation générale sont stationnés en dehors de la PCZSAR, à une distance suffisamment éloignée des aéronefs commerciaux pour éviter tout mélange de flux. Par ailleurs, la fréquence des vols commerciaux (1 à 3 certains jours) et exceptionnellement 2 dans le même temps permet d'isoler ces vols et d'en assurer la séparation avec les appareils de l'aviation générale.</p> <p>L'équipe a constaté que lors du traitement d'un vol commercial, les aéronefs de l'aviation générale sont stationnés en dehors de la PCZSAR et l'équipage est invité à rejoindre le bureau de piste par le côté ville</p> <p>De plus, l'équipe d'audit a observé que les aéronefs de l'aviation générale stationnés dans une zone séparée de la PCZSAR sont fermés et verrouillés ou sous protection dans un hangar fermé. Des entretiens réalisés avec les pilotes de l'aviation générale et les agents de piste, il ressort que les personnes concernées connaissent et appliquent ces consignes.</p>	

3.A.2 Utilisation des scellés	
<b>Niveau de conformité :</b>	S/O
<b>Commentaires :</b>	
Aucun scellé n'est utilisé pour assurer la protection des aéronefs sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.	



- **Sous domaine 3.B : Fouille de sûreté**

Point de contrôle	Niveau de conformité
3.B.1 Conditions de mise en œuvre	1
3.B.2 Modalités de mise en œuvre	3
3.B.3 Traçabilité	1
3.B.4 Cas particulier d'un vol en transit	S/O

3.B.1 Conditions de mise en œuvre	
<b>Niveau de conformité :</b>	1
<p><b>Commentaires :</b></p> <p>Sur l'ensemble des vols opérés sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE pendant la durée de l'audit, seuls les vols en provenance de MARRAKECH sont concernés par cette mesure.</p> <p>Les entretiens avec les membres d'équipage rencontrés ont permis de confirmer la connaissance de la procédure interne prévoyant la mise en œuvre d'une fouille de sûreté en provenance de pays tiers. Il a été indiqué que les personnels navigants chargés de cette fouille de sûreté la réalisent sous le contrôle du Commandant de bord.</p>	

3.B.2 Modalités de mise en œuvre	
<b>Niveau de conformité :</b>	3
<p><b>Commentaires :</b></p> <p><b>Méthodes de mise en œuvre</b></p> <p>L'équipe d'audit a observé lors des vols en provenance de MARRAKECH - FR 8765 du 21 et 24 mars que la fouille de sûreté de la cabine de l'aéronef consiste en des vérifications manuelles des zones contenant des objets et en une vérification visuelle pour les zones ne contenant aucun objet.</p> <p><b>Zones à vérifier</b></p> <p>L'équipe d'audit a observé que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 personnels navigants commerciaux (PNC) ont réalisé, de façon méthodique, une fouille des différentes zones à l'intérieur de la cabine conformément à l'appendice 3-B. Lors des observations, le poste de pilotage est resté sous la surveillance constante d'un membre de l'équipage de conduite.</li> <li>- un des personnels navigants techniques (PNT) lors de sa visite pré-vol de sécurité a effectué les contrôles de sûreté au pied de l'avion en examinant visuellement les compartiments extérieurs : trappes de service, logements de trains, soute arrière).</li> </ul> <p>La soute arrière, ouverte par les agents de piste, ne fait l'objet que d'un simple examen visuel depuis le sol par le PNT ne permettant pas de s'assurer raisonnablement qu'aucun article prohibé n'a été laissé dans la soute.</p> <p>Des entretiens menés avec les représentants de l'exploitant d'aéroport et du prestataire GSF, il a été indiqué à l'équipe que la fouille de sûreté des soutes ne relève pas des attributions de GSF. Toutefois, l'équipe d'audit a observé que les manutentionnaires de la société GSF effectuent, une fois le déchargement des bagages terminé et avant leur chargement, un contrôle visuel de la soute avant afin de s'assurer qu'aucun objet prohibé n'est resté dans la soute.</p> <p>Un PNT de RYANAIR a confirmé à l'équipe d'audit que la soute avant est vérifiée par l'escale et que des informations lui parviennent uniquement en cas d'anomalie constatée lors de la réalisation de cette fouille.</p> <p><b>Il convient que la méthode utilisée pour l'inspection des soutes et que les attributions pour la réalisation de celle-ci soient clarifiées, connues et appliquées, afin de garantir qu'aucun article prohibé n'ait été laissé dans la soute.</b></p>	



**N.B.** :L'absence de formation des personnels mettant en œuvre la fouille des soutes a déjà été évaluée en non-conformité au titre du PC 11.C.2 et, dans un objectif de lisibilité, n'est donc pas reprise en considération pour le présent point de contrôle.

#### Passagers et prestataires à bord

L'équipe d'audit a observé que la fouille de sûreté est réalisée après débarquement de tous les passagers, cabine vide, excepté en cas de débarquement de personnes à mobilité réduite. Cette catégorie de passagers reste sous surveillance d'un personnel navigant commercial dans l'attente de sa prise en charge par le personnel d'assistance en escale.

Aucun prestataire n'intervient en cabine, l'équipage commercial assurant les opérations de nettoyage.

#### 3.B.3 Traçabilité

**Niveau de conformité :**

1

**Commentaires :**

#### Informations relatives à la fouille de sûreté d'un aéronef

Les documents relatifs à la traçabilité de la fouille aéronef établis par la compagnie RYANAIR sont conformes aux exigences réglementaires. Les informations sont mentionnées sur la « Load Sheet », conservées dans le dossier de vol et archivées dans le bureau du chef d'escale.

#### 3.B.4 Cas particulier d'un vol en transit

**Niveau de conformité :**

S/O

**Commentaires :**

#### Exemption de fouille (mesures complémentaires si aéronef en provenance d'un pays tiers avec débarquement de passagers)

Aucun vol en transit en provenance d'un pays tiers n'est opéré depuis l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.

#### Fouille d'un aéronef en transit avec passagers à bord

Aucun vol en transit n'a été observé durant le temps de l'audit. Des entretiens réalisés, il ressort que certains vols en transit sont opérés pendant la période estivale en provenance de l'union européenne et ne sont donc pas concernés par la réalisation d'une fouille de sûreté.



## DOMAINE 4 : PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE

- **Sous domaine 4.A : Inspection filtrage des passagers**

Point de contrôle	Niveau de conformité
4.A.1 Modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers	1
4.A.2 Palpation après alarme et palpation aléatoire	3
4.A.3 Articles prohibés en cabine et en soute et information des passagers	1

4.A.1 Modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers	Niveau de conformité :
	1
<p><b>Commentaires :</b></p> <p><a href="#">Présentation des passagers à l'inspection filtrage</a> Tous les passagers au départ de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE sont soumis à une inspection filtrage avant d'être autorisés à se rendre en PCZSAR.</p> <p><a href="#">Modalités de mise en œuvre</a> L'équipe d'audit a observé que l'agent de sûreté placé en amont du poste d'inspection filtrage invite les passagers à retirer leurs manteaux et leurs vestes puis à passer sous le portique de détection de masse métallique. Ils sont également invités à retirer leur ceinture, leurs chaussures et les objets contenus dans leurs poches.</p> <p>En cas de déclenchement de l'alarme au portique, les passagers sont soumis à une palpation. Il a été observé que l'utilisation du détecteur de métaux portatif est systématique après réalisation de la palpation sur l'ensemble du corps avec une insistance sur les zones de vêtements ou accessoires comportant du métal.</p> <p>La procédure d'inspection filtrage d'un animal vivant n'a pas pu être observée, mais elle figure dans les consignes du prestataire de sûreté présentes sur le poste et est connue des agents de sûreté conformément aux exigences réglementaires.</p> <p><a href="#">Possibilité d'exemption</a> L'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE ne traite pas de vol en correspondance. Les vols en transit sont traités de façon saisonnière. Il a été indiqué à l'équipe d'audit que les passagers en transit restent à bord de l'aéronef.</p>	

4.A.2 Palpation après alarme et palpation aléatoire	Niveau de conformité :
	3
<p><b>Commentaires :</b></p> <p><a href="#">Procédure après alarme</a> Lorsque le passager a déclenché l'alarme lors de son premier passage sous le portique de détection des masses métalliques, l'équipe d'audit a observé que les agents de sûreté invitent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le passager à se soumettre directement à une palpation de sûreté ; ou.</li> <li>- le passager à se délester des objets susceptibles d'avoir déclenché l'alarme et le soumettent à un second passage sous le portique de détection des masses métalliques.</li> </ul> <p>Dans ce second cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ses effets personnels à l'origine de l'alarme font l'objet d'une inspection filtrage au moyen de l'appareil d'imagerie radioscopique, et</li> <li>- lors du second passage, s'il n'y a pas d'alarme, le passager est soit invité à aller en salle</li> </ul>	

d'embarquement ou soit invité à faire l'objet d'une palpation.

La procédure observée répond à celle mentionnée dans le PS EAe et aux exigences réglementaires.

**Levée de doute après alarme du portique et qualité des palpations de sécurité**

Au cours des observations, l'équipe a constaté que :

- les modalités de levée de doute et la réalisation des palpations n'est pas toujours homogène selon les agents de sûreté et
- la palpation des vêtements n'a pas toujours le même degré de minutie durant la durée de l'inspection filtrage de l'ensemble des passagers attendus.

En effet, quelques agents de sûreté ne réalisent pas de palpations de sécurité conformément aux prescriptions réglementaires : certaines parties du corps ne sont pas systématiquement inspectées de façon complète et minutieuse. L'examen physique ou visuel des cheveux et des chaussures ainsi que l'examen des ceintures n'est pas systématiquement réalisé, voire occulté.

**Il convient que chaque palpation réalisée par les agents de sûreté soit mise en œuvre conformément à l'appendice 4-A de la décision C(2010)774.**

**Taux de palpation aléatoire après demande d'un second passage au portique non marqué par une alarme**

Les portiques de détection sont équipés d'un logiciel de déclenchement aléatoire d'alarme (QUOTA) dont le taux est réglé à 10%. Les observations effectuées par l'équipe d'audit ont montré que ce taux ne permet pas toujours d'atteindre les objectifs quantitatifs fixés par la réglementation européenne.

En effet, lors des observations, l'équipe d'audit a constaté lors du traitement d'un vol, que sur les 8 personnes qui n'ont pas déclenché une alarme lors de leur second passage sous le portique, aucune n'a été soumise à une palpation de sécurité aléatoire.

Par ailleurs, lors des entretiens, il a été porté à la connaissance de l'équipe que certaines fois le taux de palpation n'atteint pas les 10%.

**Il convient que le taux d'alarme (QUOTA) du portique de détection des masses métalliques soit réglé à 15% afin d'avoir l'assurance raisonnable que le taux réglementaire de 10% minimum au deuxième passage sous le portique est atteint.**

**Méthode de calcul pour le respect des taux de palpation**

La procédure de calcul de taux de palpation est décrite dans les procédures opérationnelles du prestataire de sûreté (ICTS). Ce calcul est réalisé en fonction du nombre de passagers attendus. Lorsque moins de 100 passagers sont attendus dans l'heure, le coordinateur ICTS s'assure régulièrement que les objectifs réglementaires soient atteints au cours des opérations d'inspection filtrage et informe les ADS de la nécessité de réaliser des palpations supplémentaire pour atteindre l'objectif de 10% à 20%.

Lors de l'audit, aucune situation d'exploitation concernant moins de 100 personnes dans l'heure ne s'est présentée.

**4.A.3 Articles prohibés en cabine et en soute et information des passagers**

**Niveau de conformité :**

**1**

**Commentaires :**

**Interdiction de transport**

Les procédures locales définissent les articles prohibés au transport en cabine ou en soute des aéronefs conformément à la réglementation.

Lors des entretiens et des observations réalisées par l'équipe d'audit, il a été constaté que les ADS connaissent ces articles prohibés ainsi que la procédure de retrait de ces derniers lorsqu'ils sont découverts durant les opérations d'inspection filtrage. A cette occasion, ces objets sont déposés dans un bac qui reste sous surveillance des ADS. Ce bac est vidé après chaque session d'inspection filtrage par les personnels de la SETA.



### Information des passagers

L'information des passagers concernant l'interdiction d'emport des articles prohibés est réalisée :

- soit à l'enregistrement ;
- soit en amont du PIF.

Cette information consiste en un questionnement et en l'apposition d'affiches telles que définies par la réglementation.

Pour les passagers qui n'enregistrent pas de bagages de soute, un questionnement identique à celui réalisé en banque d'enregistrement, est effectué par les agents de sûreté, en amont du poste d'inspection filtrage. Par ailleurs, des affiches écrites en langue française et anglaise sont exposées dans l'aérogare ainsi qu'en amont du poste d'inspection filtrage.

### • Sous domaine 4.B : Inspection filtrage des bagages de cabine

Point de contrôle	Niveau de conformité
4.B.1 Modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage	3
4.B.2 Liquides, aérosols et gels (LAG)	3
4.B.3 Respect des taux de fouille	2

4.B.1 Modalités de mise en œuvre de l'inspection filtrage	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>3</b>
<b>Commentaires :</b>	
<p><u>Présentation des bagages cabine à l'inspection filtrage</u></p> <p>Tous les bagages de cabine des passagers au départ de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE sont inspectés filtrés.</p>	
<p><u>Méthode d'inspection filtrage</u></p> <p>Tous les bagages sont inspectés filtrés au moyen d'un examen radioscopique et le cas échéant d'une fouille manuelle.</p> <p>Un ADS est chargé de visionner chaque image. En cas de doute sur une image, l'opérateur demande une fouille manuelle du bagage.</p> <p>Cependant, en période de grande affluence, l'équipe d'audit a constaté un engorgement de la zone de fouille.</p> <p><b>Il conviendrait que le flux de bagages soit régulé en amont du poste d'inspection filtrage afin d'éviter un trop grand nombre de fouilles manuelles simultanées.</b></p> <p>En cas de doute de l'opérateur imagerie, ce dernier demande au passager de se présenter avec son bagage à la table de fouille. A cette occasion, le passage récupère son bagage et y accède donc alors que ce dernier n'a pas encore été fouillé.</p> <p><b>Il convient que le passager n'accède pas à son bagage avant que ce dernier n'ait été fouillé.</b></p> <p>Lors de la réalisation de fouille des bagages, il a été constaté que ceux-ci ne sont pas intégralement fouillés et que les contenants ne font pas l'objet d'une fouille systématique. Et ce, d'autant plus, que l'engorgement au PIF, du à une mauvaise gestion du flux, est important.</p> <p><b>Il convient également que les fouilles manuelles soient complètes et qu'elles portent sur l'ensemble du contenu et du/des contenant(s)</b></p>	
<p><u>Ordinateurs portables et appareils électriques</u></p> <p>L'agent de sûreté placé en amont du poste d'inspection filtrage invite systématiquement les</p>	



passagers à présenter séparément à l'inspection filtrage les ordinateurs, tablettes, appareils photos, ... mais ne les questionne pas sur d'éventuels appareils électriques de grande taille.

**Il conviendrait que le questionnement porte également sur les appareils électriques de grande taille.**

Lors des observations, tous les appareils électriques de grande taille découverts lors de l'inspection filtrage sont retirés du bagage et inspectés séparément.

#### Liquides, aérosols et gels (LAG)

Lors des observations, l'équipe a constaté que l'information est réalisée par l'ADS en amont du poste d'inspection filtrage.

#### Possibilités d'exemption

L'aéroport de TOURS VAL DE LOIRE ne traite pas de passagers en correspondance et les passagers en transit restent à bord de l'aéronef.

### 4.B.2 Liquides, aérosols et gels (LAG)

#### **Niveau de conformité :**

**3**

#### **Commentaires :**

#### Conditions et modalités générales d'inspection filtrage des LAG

Les modalités décrites dans les consignes disponibles sur le poste précisent que les LAG acceptés en PCZSAR concernent :

- les LAG contenus dans un sac individuel refermable en matière plastique transparent d'une capacité ne dépassant pas un litre, chaque LAG devant se trouver dans un contenant ne dépassant pas 100 ml et
- les essentiels à la personne.

Aucune autre catégorie n'a été déclarée par l'exploitant et en l'absence de commerce situé en côté piste, aucune exemption de LAG placé dans un STEB n'est prévue.

Les LAG sont détectés lors de leur passage au moyen d'un équipement radioscopique.

Selon la décision portant autorisation de l'utilisation de la procédure simplifiée d'inspection filtrage des LAG pour l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE en date du 3 décembre 2013, les LAG inspectés filtrés le sont au moyen d'un système de détection d'explosif liquide (LEDS) de type A.

#### Cas des LAG exemptés d'inspection filtrage par LEDS

Les agents connaissent la liste des LAG exemptés d'inspection filtrage par LEDS. Cette liste est précisée dans le cahier de consigne disponible sur le poste d'inspection filtrage. Il s'agit :

- 1 - des LAG de moins de 100 ml contenus dans un sac individuel refermable (cf. ci-dessus) et
- 2 - des essentiels à la personne dont le contenant ne dépasse pas 100 ml.

Concernant cette première catégorie de LAG, il a été observé que de nombreux passagers ne les présentent pas séparément de leur bagage de cabine ce qui nécessite le reconditionnement par les ADS dans un sac refermable. Cependant, lorsque la totalité des LAG de – 100 ml ne peuvent être contenus dans le sac, ils sont souvent laissés à la disposition du passager.

De plus, de nombreux LAG de moins de 100ml non conditionnés conformément à la réglementation (trousse de toilette, contenant opaque), n'ont pas fait l'objet de traitement de la part des ADS.

**Il convient de s'assurer que la réglementation concernant le conditionnement des LAG exemptés d'inspection filtrage soit respectée.**

#### Cas des LAG devant être inspectés filtrés par LEDS

L'équipe d'audit a observé que tous les LAG non exemptés sont inspectés filtrés par LEDS lorsqu'ils ne sont pas présentés séparément du bagage de cabine.

40% de ceux qui ont été présentés hors du bagage ont été inspectés filtrés par LEDS selon la procédure locale garantissant la sélection aléatoire.



Lors des observations, l'équipe a observé la mise en œuvre de l'inspection filtrage d'un LAG par LEDS conformément à la procédure. Aucune procédure de levée de doute n'a pu être observée.

#### 4.B.3 Respect des taux de fouille

**Niveau de conformité :**

**2**

**Commentaires :**

##### Taux de fouille

Les équipements de radioscopie utilisés sur le poste d'inspection filtrage passagers sont équipés du système de projection d'images de menaces fictives (TIP) activé et individualisé. La fouille aléatoire de bagage de cabine n'est pas requise par la réglementation européenne.

##### Utilisation du TIP et caractéristiques

L'équipe d'audit a constaté que les différentes caractéristiques techniques d'utilisation du TIP sont conformes aux prescriptions réglementaires.

##### Liquides, aérosols et gels (LAG)

Pour assurer le taux de 40% d'inspection filtrage et garantir l'aléa du système, les agents de sûreté utilisent une grille pré-remplie.

L'opérateur RX identifie les LAG non exemptés et présentés séparément du bagage de cabine et l'indique à l'agent chargé de la fouille. Ce dernier complète la grille en cochant la case correspondant assurant ainsi la traçabilité des opérations d'inspection filtrage opérées sur les LAG.

Cependant, la case grisée correspondant au cas « pas de contrôle aléatoire » n'est jamais cochée ce qui peut engendrer un risque d'erreur dans le taux réel de LAG inspectés filtrés en particulier en cas de changement d'équipe.

**Il conviendrait que la consigne mise en place sur le poste d'inspection filtrage et concernant les LAG inspectés filtrés par LEDS définisse la méthodologie d'utilisation de la grille qui permet de garantir le respect du taux de 40%.**

- **Sous domaine 4.C : Maintien d'intégrité**

Point de contrôle	Niveau de conformité
4.C.1 Mesures prises pour éviter le mélange des passagers et en cas de mélange	<b>1</b>

#### 4.C.1 Mesures prises pour éviter le mélange des passagers et en cas de mélange

**Niveau de conformité :**

**1**

**Commentaires :**

Pour mémoire, l'aérodrome TOURS VAL DE LOIRE traite des vols en provenance de pays tiers.

##### Mesures prises pour éviter le mélange des passagers

L'ensemble des passagers est inspecté filtré avant de se rendre en salle d'embarquement. L'étanchéité de cette salle est assurée par des cloisons et des portes d'exploitation placées sous contrôle d'accès automatisé et fermées jusqu'au début de l'embarquement.

Tous les embarquements s'effectuent au large. Au cours de cette phase, les agents d'escale et les agents de sûreté placés en limite de la PCZSAR surveillent de façon constante le flux des passagers.

Lors du traitement de plusieurs vols simultanément, l'escale privilégie le débarquement de l'aéronef arrivant avant de faire procéder à l'embarquement des passagers de l'aéronef au départ. En aucun cas les passagers des vols arrivant et partant se croisent sur le cheminement jusqu'aux aéronefs.



Lors des entretiens, il a été confirmé à l'équipe d'audit que les passagers en transit restent dans les aéronefs.

#### Mesures prises en cas de mélange des passagers

Les procédures précisent qu'en cas de mélange de passagers inspectés filtrés avec des passagers non inspectés filtrés, les zones auxquelles ces passagers ont eu accès sont évacuées et font l'objet d'une fouille. Tous les passagers concernés sont de nouveau soumis à une inspection filtrage.

### • Sous domaine 4.D : Traitement des cas particuliers

Point de contrôle	Niveau de conformité
4.D.1 Passagers à mobilité réduite	1
4.D.2 Passagers et bagages de cabine soumis à des procédures spéciales ou dispensés d'inspection filtrage	1
4.D.3 Valises diplomatiques	N/C

4.D.1 Passagers à mobilité réduite	
<b>Niveau de conformité :</b>	1
<b>Commentaires :</b> L'équipe d'audit n'a pas observé de cas d'inspection filtrage d'un passager à mobilité réduite. Cependant le programme de sûreté de l'exploitant ainsi que les consignes du prestataire de sûreté sur poste prévoient les mesures relatives à ce point et sont conformes à la réglementation.	

4.D.2 Passagers et bagages de cabine soumis à des procédures spéciales ou dispensés d'inspection filtrage	
<b>Niveau de conformité :</b>	1
<b>Commentaires :</b>  <u>Catégories de passagers soumis à des procédures spéciales (production d'un certificat médical)</u> Lors de l'audit, il a été observé l'inspection filtrage d'un passager porteur d'un simulateur cardiaque. Ce dernier a emprunté le passage PHMR situé sur le côté droit du portique dont la cloison est amovible. Il a fait l'objet d'une palpation complète avant son accès en salle d'embarquement après avoir présenté un certificat attestant de son état de santé. Cette procédure, incluse dans les consignes du prestataire de sûreté et conforme à la référence réglementaire, est connue et appliquée par les agents de sûreté.  <u>Catégories de passagers et bagages de cabine dispensés d'inspection filtrage</u> L'arrêté préfectoral reprend la liste des catégories de passagers et de bagages de cabine exemptées d'inspection filtrage telle qu'elle a été établie par la réglementation nationale. Par ailleurs, l'arrêté préfectoral mentionne que les militaires ou les fonctionnaires de police en unité constituée sont dispensés d'inspection filtrage lorsqu'ils embarquent sur des vols spéciaux.	

4.D.3 Valises diplomatiques	
<b>Niveau de conformité :</b>	N/C
<b>Commentaires :</b> L'équipe d'audit n'a pas observé le traitement des valises diplomatiques lors de leur présentation au poste d'inspection filtrage. Par ailleurs, dans l'attente des dispositions nationales applicables, ce point est évalué en « Non Confirmé ».	



## DOMAINE 5 : BAGAGES DE SOUTE

- **Sous domaine 5.A : Identification du bagage et de son statut**

Point de contrôle	Niveau de conformité
5.A.1 Statut du bagage (A ou NA)	1

5.A.1 Statut du bagage (A ou NA)	
<b><u>Niveau de conformité :</u></b>	1
<b><u>Commentaires :</u></b>	
Tous les bagages de soute présentés à l'inspection filtrage sont identifiés comme étant accompagnés ou non accompagnés.	
Les bagages de soute accompagnés (BA) sont étiquetés au moyen d'un « TAG » sur lequel on retrouve, entre autres, un numéro de séquence propre au passager, la date, le numéro de vol, le nom du passager et la destination du vol.	
Aucun bagage de soute non accompagné (BSNA) au départ n'a pu être observé pendant l'audit. Toutefois, la lecture des procédures et les entretiens réalisés avec le personnel d'assistance en escale ont permis d'établir que les BSNA sont identifiés à l'aide d'une étiquette spécifique (rayée blanche et verte) portant la mention « RUSH » en rouge. Les autres mentions sont les mêmes que celles figurant sur les « TAG » des BA.	

- **Sous domaine 5.B : Inspection filtrage des bagages de soute**

Point de contrôle	Niveau de conformité
5.B.1 Modalités de l'inspection filtrage des bagages accompagnés	1
5.B.2 Modalités de l'inspection filtrage des bagages non accompagnés	2
5.B.3 Attestation de sécurisation des bagages non accompagnés	1

5.B.1 Modalités de l'inspection filtrage des bagages accompagnés	
<b><u>Niveau de conformité :</u></b>	1
<b><u>Commentaires :</u></b>	
<b><u>Présentation des bagages de soute à l'inspection filtrage</u></b>	
Les observations ont permis de constater que tous les bagages de soute sont présentés à l'inspection filtrage. Aucun bagage de soute hors format n'a été présenté pendant l'audit.	
<b><u>Modalités de l'inspection filtrage</u></b>	
<b><u>Bagages de soute « au format »</u></b>	
L'inspection filtrage des bagages de soute « au format » est réalisée à l'aide d'un équipement radioscopique (RX) doté d'un logiciel de projection d'images de menaces (TIP) activé.	
En cas de doute lors de l'analyse de l'image, l'opérateur réalise, en premier lieu, un second passage du bagage sous un angle différent, et si besoin, en second lieu, une fouille manuelle du bagage de soute en présence du passager.	
La mise en œuvre de cette procédure, observée au cours de l'audit est conforme aux exigences réglementaires.	



### Bagages de soute « hors format »

La lecture de procédures et les divers entretiens menés ont permis d'établir que les bagages de soute « hors format » sont systématiquement soumis à un contrôle visuel et/ou à une fouille manuelle en présence du passager. Une traçabilité est effectuée sur un formulaire spécifique ainsi que sur le registre journalier. En cas de doute, il est préconisé d'appeler le SCE.

#### Mode supplétif et mode dégradé

En cas de panne du RX « bagage de soute », l'inspection filtrage est effectuée soit :

- sur le RX « personnels » du PIF ;
- par fouille manuelle uniquement pour les BA.

En cas de passage en mode dégradé, les dispositions prévues dans les consignes sont connues des ADS et sont conformes aux exigences réglementaires.

#### Exemptions et procédures spéciales

Aucun bagage de soute en correspondance n'est traité sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE. Il a été précisé à l'équipe d'audit que le cas des vols en transit est peu fréquent et que lorsqu'il se présente, les passagers et leurs bagages de soute restent à bord de l'aéronef. Cette mesure n'a pas été observée pendant la durée de l'audit.

#### Cas particulier des valises diplomatiques

Dans l'attente des dispositions nationales applicables en la matière, ce point est évalué en « Non confirmé ».

### 5.B.2 Modalités de l'inspection filtrage des bagages non accompagnés

#### Niveau de conformité :

2

#### Commentaires :

#### Présentation des bagages de soute non accompagnés à l'inspection filtrage

Aucun bagage de soute non accompagné au départ n'a été observé durant l'audit.

#### Méthodes d'inspection filtrage

La lecture des procédures et les entretiens avec les ADS ont permis d'établir que les BSNA « au format » sont inspectés filtrés au moyen du RX avec deux passages sous 2 angles différents. Une traçabilité est assurée au moyen du registre journalier ainsi qu'à l'aide d'un document dédié établi par le service d'assistance en escale qui sera annexé au dossier de vol. Toutefois, ni le programme de l'exploitant, ni les consignes du prestataire de sûreté ICTS ne prévoient de procédure de levée de doute concernant les BSNA « au format ».

**Il conviendrait de définir une procédure de levée de doute spécifique aux bagages de soute non accompagnés répondant aux exigences réglementaires.**

Pour ce qui est des BSNA « hors format » ou des « hors gabarit », les procédures opérationnelles du prestataire de sûreté ICTS prévoient l'appel à l'exploitant qui sera chargé de prendre les mesures appropriées. Ces mesures ne sont pas décrites dans le programme sûreté de l'exploitant.

**Il conviendrait de définir dans le programme de sûreté de l'exploitant quelle est la procédure à mettre en œuvre en cas de BSNA hors format ou hors gabarit.**

Lors de la lecture du programme sûreté de l'exploitant d'aérodrome ainsi que des procédures opérationnelles du prestataire de sûreté ICTS, il a été constaté que les procédures n'étaient pas à jour des dernières dispositions réglementaires européennes (Décision européenne à diffusion restreinte C(2013) 7275 du 06 novembre 2013), à savoir l'obligation d'examiner le bagage par le même opérateur sous deux angles différents soumis à une rotation d'au moins 60° et au plus de 90° lorsque l'inspection filtrage est réalisée à l'aide d'un RX « simple vue ».



**Il conviendrait de mettre à jour le programme sûreté de l'exploitant d'aérodrome ainsi que les procédures opérationnelles du prestataire de sûreté ICTS au regard des dernières évolutions réglementaires européennes.**

A la faveur des entretiens réalisés auprès des ADS concernés, il apparaît que le traitement des BSNA en général n'est pas bien maîtrisé par les agents.

**Au vu du faible nombre de BSNA traités, il conviendrait de prévoir régulièrement un rappel des procédures les concernant.**

**Conditions d'exemptions**

Aucun cas d'exemption ne figure dans le programme sûreté de l'exploitant d'aérodrome, ni dans les procédures opérationnelles de la société ICTS.

**5.B.3 Attestation de sécurisation des bagages non accompagnés**

**Niveau de conformité :**

**1**

**Commentaires :**

La lecture de la documentation de l'assistant en escale et les entretiens réalisés ont permis d'établir qu'une fois le BSNA inspecté filtré réglementairement, plusieurs documents de traçabilité sont renseignés :

- la feuille de « TAG » bagages (Bingo Sheet),
- le manifeste bagage non accompagné (Rush Bag Manifest) qui est inséré au dossier de vol,
- le registre journalier IFBS de la société ICTS,
- la « Load Sheet ».

Cette procédure permet d'avoir l'assurance que le BSNA est clairement identifiable comme étant apte à être transporté.

• **Sous domaine 5.C : Rapprochement bagage passager**

Point de contrôle	Niveau de conformité
5.C.1 Bagage enregistré comme bagage de soute	<b>1</b>

**5.C.1 Bagage enregistré comme bagage de soute**

**Niveau de conformité :**

**1**

**Commentaires :**

**Mesures de rapprochement à l'enregistrement**

L'enregistrement des passagers et de leurs bagages de soute est assuré de manière informatisée, via le système « RESA ». Ce système permet la mise en relation du passager et de son bagage de soute. L'agent de passage scanne le billet imprimé (carte d'accès à bord - CAB) présenté par le passager. Cette action permet l'affichage sur l'écran des renseignements le concernant, notamment ses nom et prénom, son numéro de séquence ainsi que la présence ou non d'un bagage de soute.

L'agent de passage procède alors à un rapprochement documentaire entre la CAB, les renseignements affichés à l'écran et l'adéquation avec le passager à l'aide d'un document d'identité. Ensuite, il édite un « TAG » bagage de soute, comprenant outre les références du vol et du bagage, le nom du titulaire du titre de transport, qu'il appose sur le bagage concerné.

**Mesures de rapprochement à l'embarquement**

Lors de l'embarquement, une partie de la CAB est déchirée par l'agent d'escale, qui procède au comptage des passagers, qui sont accompagnés et surveillés jusqu'à leur accès à bord.



Dès lors qu'un bagage de soute est inspecté filtré, le manutentionnaire prélève sur le « TAG » un talon correspondant au bagage de soute et le colle sur une fiche récapitulative appelée « Bingo Sheet ». Un comptage des bagages de soute est effectué lors du chargement. Le nombre de bagages chargés est transmis par le chef d'équipe des agents de handling à l'agent de trafic qui procède au rapprochement avec le nombre de bagages enregistrés. Ce nombre, s'il est concordant, est reporté sur le dossier de vol. Dès lors qu'il existe une différence entre le nombre de bagages chargés et le nombre de bagages enregistrés, un nouveau comptage est effectué. En dernier lieu, une procédure de reconnaissance bagage au pied de l'aéronef est mise en œuvre.

Aucune observation n'a été effectuée durant la période de l'audit sur le cas d'un passager « NoShow » ou souhaitant débarquer avant le départ de l'aéronef. Les agents d'assistance en escale et les manutentionnaires ont déclaré lors des entretiens que si un passager ne se présente pas à l'embarquement ou débarque au dernier moment, l'agent de trafic recherche s'il a enregistré un bagage de soute via son numéro de séquence. Si oui, le responsable du chargement procède à la recherche du bagage concerné et le décharge de l'aéronef.

L'équipe d'audit a constaté que les procédures sont connues et appliquées par les différents acteurs.

#### Cas particulier des bagages de cabine placés en soute

La procédure de la compagnie RYANAIR prévoit qu'une partie des bagages de cabine soit « Off Loadés » : à savoir chargés dans la soute de l'aéronef. En fonction du nombre de passagers au départ, la procédure prévoit un certain nombre de bagages « Off Load ». Lors de l'embarquement, l'agent de trafic appose sur le bagage de cabine un « TAG Off Load » de couleur jaune sur lequel est inscrit manuellement le numéro de séquence du passager. Ce « TAG » spécifique se compose de trois parties détachables :

- une qui reste sur le bagage de cabine,
- une qui est collée sur la CAB du passager et
- une dernière qui est apposée sur une « bingo sheet » spécifique qui sera annexée au dossier de vol.

Chaque passager dépose son bagage de cabine sur un chariot avant de monter à bord. Un manutentionnaire est spécifiquement chargé de procéder au comptage des bagages « Off Load » et effectue en fin d'embarquement une concordance avec l'agent de trafic.

#### • Sous domaine 5.D : Protection des bagages de soute

Point de contrôle	Niveau de conformité
5.D.1 Protection et surveillance des bagages de soute	1
5.D.2 Accès du passager à son bagage de soute après inspection filtrage	2

5.D.1 Protection et surveillance des bagages de soute	
<b>Niveau de conformité :</b>	1
<b>Commentaires :</b>	
L'équipe d'audit a observé que la partie extérieure du secteur « B » de la PCZSAR, en plus de la présence constante d'un ou plusieurs manutentionnaires, est placée sous la surveillance permanente d'un ADS. De ce fait, les bagages inspectés filtrés sont constamment protégés depuis leur sortie de la salle de tri-bagages jusqu'à leur chargement dans l'aéronef. De plus le secteur « A » de la PCZSAR est surveillé en permanence par deux ADS.	

**5.D.2** Accès du passager à son bagage de soute après inspection filtrage**Niveau de conformité :****2****Commentaires :**

Aucune procédure ne prévoit la possibilité pour les passagers d'avoir accès à leurs propres bagages de soute. Les entretiens avec les ADS et le coordinateur du prestataire de sûreté (ICTS) confirment cette absence.

Toutefois, les observations et les entretiens avec les ADS, il ressort que lorsque le passager accède à son bagage lors de la fouille de celui-ci, il reste sous la surveillance constante de l'agent de sûreté qui procède à la fouille du bagage

**Il conviendrait de formaliser la procédure définissant les modalités d'accès du passager à son bagage après sécurisation.**

- **Sous domaine 5.E : Traitement des bagages de soute sécurisés hors aéroport**

Point de contrôle	Niveau de conformité
5.E.1 Inspection filtrage des bagages hors aéroport	<b>S/O</b>

5.E.1 Inspection filtrage des bagages hors aéroport	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>S/O</b>
<b><u>Commentaires :</u></b> Aucun bagage de soute n'est inspecté filtré ou protégé à l'extérieur de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.	

## DOMAINE 7 : COURRIER DE TRANSPORTEUR AERIEN ET MATERIEL DE TRANSPORTEUR AERIEN

- **Sous domaine 7.A : Mesures de sûreté appliquées au courrier et au matériel de transporteur aérien**

Point de contrôle	Niveau de conformité
7.A.1 Contrôle physique	<b>S/O</b>
7.A.2 Maintien d'intégrité	<b>S/O</b>
7.A.3 Protection des matériels sensibles	<b>3</b>

7.A.1 Contrôles physique	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>S/O</b>
<b>Commentaires :</b> Aucun courrier ni matériel de transporteur aérien n'est embarqué au départ de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.	

7.A.2 Maintien d'intégrité	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>S/O</b>
<b>Commentaires :</b> Cette mesure est sans objet, l'exploitant ne traitant pas de COMAIL ou COMAT (cf. PC 7.A.1).	

7.A.3 Protection des matériels sensibles	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>3</b>
<b>Commentaires :</b>	
<b><u>Protection du matériel utilisé pour l'enregistrement</u></b>	
Sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE, les agents d'escale de la SETA ont en charge le traitement de l'enregistrement des passagers et des bagages de soute.	
Lors des observations, aucun consommable tel que carte d'embarquement ou étiquette bagage n'est laissé près des comptoirs d'enregistrement et dans les salles d'embarquement.	
Les agents d'escale ont à leur disposition un stock de matériels (étiquettes bagages classiques, étiquettes bagages Rush et cartes d'accès à bord) au nom du transporteur aérien RYANAIR. Ce stock est posé sur des étagères dans un local situé côté piste, en limite frontière avec la PCZSAR lorsque celle-ci est activée. Ce local est fermé et verrouillé à l'aide du système d'accès électronique de l'exploitant d'aérodrome utilisé pour les accès au côté piste. Par ailleurs, il a été constaté que ce local sert également de lieux de stockage des matériels de la société GSF, chargée des opérations de nettoyage de l'aérogare.	
Lors des entretiens, l'équipe d'audit a été informée que tous les personnels qui accèdent au côté piste et disposent d'un badge d'accès électronique peuvent également ouvrir le local de stockage des matériels. La liste de ces personnels fait état de 27 personnes comprenant le service d'exploitation piste, le service d'escale, la direction de l'exploitant, la société GSF, la société ICTS ainsi que les services des douanes.	
<b>Il convient de sécuriser les matériels utilisés pour l'enregistrement des passagers et des bagages de soute, de manière à ce qu'ils soient accessibles uniquement par les personnels autorisés.</b>	



Destruction du matériel hors d'usage

L'équipe d'audit a constaté que les matériels hors d'usage (étiquettes bagages) et non utilisés lors de l'enregistrement sont rendus inutilisables.

De plus, il a été signifié au cours des entretiens que les poubelles sont systématiquement vidées par les agents d'escale à la fin de chaque vacation d'enregistrement.

Systèmes de contrôle des départs (DCS)

Le système de contrôle des départs (DCS) utilisé sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE est le système RESA. L'accès à ce DCS « RESA » est individualisé et subordonné à l'enregistrement d'un identifiant et d'un mot de passe détenus par chaque agent d'enregistrement.

A l'issue de chaque session d'enregistrement, le système RESA est désactivé par les personnels.

Exemplaire DSAC/SUR



## DOMAINE 8 : APPROVISIONNEMENTS DE BORD

- **Sous domaine 8.A : Moyens humains**

Point de contrôle	Niveau de conformité
8.A.1 Organisation	S/O

8.A.1 Organisation	
<b><u>Niveau de conformité :</u></b>	S/O
<b><u>Commentaires :</u></b>	
Aucun fournisseur habilité d'approvisionnements de bord agréé n'intervient sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE. Aucun fournisseur connu d'approvisionnements de bord n'a été désigné par les entreprises de transport aérien.	

- **Sous domaine 8.B : Maintien d'intégrité**

Point de contrôle	Niveau de conformité
8.B.1 Installations (contrôles d'accès)	S/O
8.B.2 Acheminement aux avions	1

8.B.1 Installations (contrôles d'accès)	
<b><u>Niveau de conformité :</u></b>	S/O
<b><u>Commentaires :</u></b>	
Les transporteurs aériens ne stockent pas d'approvisionnements de bord sur l'aéroport de TOURS VAL DE LOIRE	

8.B.2 Acheminement aux avions	
<b><u>Niveau de conformité :</u></b>	1
<b><u>Commentaires :</u></b>	
L'équipe n'a pas pu observer de chargement d'approvisionnements de bord dans un aéronef. Les rares cas de chargement d'approvisionnements de bord décrits lors des entretiens concernent des vols d'affaires ainsi que des vols dédiés (équipe de football).	
<b><u>Protection des approvisionnements de bord</u></b>	
Les approvisionnements de bord après sécurisation restent en PCZSAR.	



- **Sous domaine 8.C : Inspection filtrage et contrôle de sûreté**

Point de contrôle	Niveau de conformité
8.C.1 Inspection filtrage et contrôle de sûreté (moyens, fréquence, localisation)	1

8.C.1 Inspection filtrage et contrôle de sûreté (moyens, fréquence, localisation)	
<b>Niveau de conformité :</b>	1
<b>Commentaires :</b>	
<p>Il n'a pas été observé de cas d'approvisionnements de bord sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.</p> <p>Il a été indiqué à l'équipe d'audit que les approvisionnements de bord proviennent soit du restaurant de l'aérogare soit d'un traiteur en ville. Dans tous les cas, ces approvisionnements sont présentés au PIF pour inspection filtrage au moyen de l'équipement radioscopique.</p> <p>Les agents de sûreté connaissent les consignes opérationnelles concernant ces approvisionnements.</p>	

## DOMAINE 9 : FOURNITURES DESTINEES AUX AEROPORTS

- **Sous domaine 9.A : Fournisseur connu**

Point de contrôle	Niveau de conformité
9.A.1 Organisation	<b>S/O</b>

9.A.1 Organisation	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>S/O</b>
<b>Commentaires :</b> Aucun fournisseur connu n'est désigné sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE.	

- **Sous domaine 9.B : Inspection filtrage et contrôle de sûreté**

Point de contrôle	Niveau de conformité
9.B.1 Contrôle de sûreté	<b>3</b>

9.B.1 Contrôle de sûreté	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>3</b>

**Commentaires :**

**Moyens et méthodes d'inspection filtrage**

Sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE, plusieurs catégories de marchandises sont susceptibles d'être vendues ou utilisées en PCZSAR :

- Les denrées alimentaires et les boissons disponibles à la vente dans les distributeurs automatiques exploités par la société « D'ACCUEIL » situés en salle d'embarquement ;
- Le carburant JETA1 acheminé côté piste par un transporteur routier privé. Ce carburant est ensuite chargé à bord d'un camion aviateur de la société pétrolière TOTAL pour les compléments de plein des aéronefs ;
- Le produit dégivrant pour les aéronefs (ECOWING 26).

Il a été indiqué à l'équipe que toutes les denrées alimentaires et les boissons vendues dans les distributeurs des salles d'embarquement en PCZSAR sont soumises à une inspection filtrage. L'approvisionnement des distributeurs de boissons est effectué environ une fois par semaine et hors activation de la PCZSAR.

L'équipe a observé que, conformément aux entretiens menés, toutes les marchandises sont livrées par une personne de la société D'ACCUEIL détentrice d'une autorisation locale d'accès au côté piste et sont inspectées filtrées par l'agent de sûreté en poste au moyen de l'équipement radioscopique du PIF conformément à la réglementation.

Les contrôles de sûreté concernant le carburant JETA1 destiné à l'avitaillement des aéronefs commerciaux ne sont pas mis en œuvre puisqu'aucun fournisseur n'est désigné fournisseur connu de fournitures destinées aux aéroports et qu'aucune inspection filtrage n'est réalisée avant que ce carburant ne soit mis à disposition des transporteurs aériens en PCZSAR.

L'équipe d'audit a été informé qu'un contrôle qualité du carburant est réalisé tous les jours par les personnels de l'exploitant chargé de l'exploitation du dépôt pétrolier TOTAL situé en CP. Ces personnels n'étant pas formés au module 11.2.3.3, ce contrôle ne peut être considéré comme une inspection filtrage.

**Il convient que le carburant JETA1 mis à disposition en PCZSAR fasse l'objet d'une inspection filtrage ou qu'une procédure mettant en place un fournisseur connu soit établie.**

Les produits ECOWING 26 utilisés pour le dégivrage sont acheminés par la société ABAX directement en CP. La gestion de ce produit est réalisée par la SETA.

La procédure locale de contrôle de sûreté consiste au remplissage de la cuve en présence d'un agent de sûreté qui s'assure qu'aucun article prohibé ne soit introduit dans celle-ci.

• **Sous domaine 9.C : Maintien d'intégrité**

Point de contrôle	Niveau de conformité
9.C.1 Installation et acheminement	<b>3</b>

9.C.1 Installation et acheminement	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>3</b>

**Commentaires :**

**Vérification des fournitures de LAG et de sacs à témoin d'intégrité (STEB)**

L'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE ne traite pas de fournitures de LAG ou de sac à témoin d'intégrité. (Sans Objet)

**Vérification de signe d'altération à la livraison**

A l'issue de l'inspection filtrage, le livreur de la société D'ACCUEIL est accompagné en permanence par un ADS. Lors du réassort des distributeurs par le livreur, les marchandises sont déconditionnées pour être installées dans les distributeurs une à une, ce qui permet à l'ADS de s'assurer qu'elles ne présentent aucun signe d'altération. L'ADS s'assure donc du maintien d'intégrité des marchandises et vérifie que le livreur n'introduise aucun article prohibé dans la salle d'embarquement.

**Protection des fournitures**

Les denrées alimentaires et les boissons disponibles à la vente dans les distributeurs automatiques exploités par la société « D'ACCUEIL » situés en salle d'embarquement sont inaccessibles aux personnes étrangères à la société. Les distributeurs sont verrouillés à clé et seul le personnel chargé du réassort des distributeurs en est le détenteur.

Le dépôt pétrolier de TOTAL implanté en CP est totalement clôturé. Deux portillons donnant accès à ce dépôt sont verrouillés en permanence et permettent l'accès dans le cadre de la manutention du site. Seuls sont autorisés à pénétrer dans ces lieux les personnels de l'exploitant habilités à gérer le dépôt de carburant.

Les livraisons des cuves de stockage dans l'enceinte du dépôt sont effectuées par un système de branchement de tuyaux depuis l'extérieur de la clôture. Ces cuves sont donc inaccessibles à toute personne non autorisée.

Cependant, l'équipe d'audit a observé que le JETA1 contenu dans la cuve du véhicule avitailleur n'est pas protégée. Les agents de piste et les agents de sûreté ont confirmé à l'équipe que pour des raisons de sécurité, ils ne peuvent pas monter sur le camion pour y apposer un scellé ou le contrôler. La trappe de cette cuve peut donc être ouverte sans que cette ouverture ne soit détectée. Ainsi, lors de l'activation de la PCZSAR et de la mise à disposition du carburant, ni les agents de sûreté, ni les personnels de l'exploitant ne sont en mesure de s'assurer de l'intégrité du contenu de la cuve de JETA1.

**Il convient que le carburant JETA1 stocké dans la cuve du véhicule pétrolier fasse l'objet d'une protection.**

Le produit ECOWING 26 (dégivrant) est contenu dans une cuve sur laquelle toutes les ouvertures sont plombées après inspection filtrage.

Les ADS disposent d'une liste sur laquelle les numéros de plombages sont répertoriés. Ce système permet d'attester que le produit a déjà été soumis à une inspection filtrage lors de son accès en PCZSAR et permet de s'assurer de son intégrité.

## DOMAINE 11 : RECRUTEMENT ET FORMATION DU PERSONNEL

- **Sous domaine 11.A : Recrutements et contrôles d'antécédents**

Point de contrôle	Niveau de conformité
11.A.1 Recrutements et contrôles d'antécédents préalables à l'embauche des personnels mettant en œuvre des mesures de sûreté	<b>1</b>

11.A.1 Recrutements et contrôles d'antécédents préalables à l'embauche des personnels mettant en œuvre des mesures de sûreté	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>1</b>
<p><b>Commentaires :</b></p> <p><a href="#">Modalités de vérification d'antécédents et de contrôle préalable à l'embauche</a>            L'ensemble des personnels qui mettent en œuvre des mesures de sûreté sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE est titulaire d'un titre de circulation permanent dont l'obtention est subordonnée à la possession d'une habilitation valant vérification des antécédents judiciaires de son titulaire.</p> <p>Lors des entretiens, il a été indiqué à l'équipe d'audit que le processus de recrutement des agents certifiés ou qualifiés se compose d'une analyse du curriculum vitae du candidat et d'un ou plusieurs entretiens portant sur l'expérience professionnelle et permettant ainsi une évaluation de ses capacités et de ses aptitudes.</p> <p>Les dossiers de recrutement des agents sont conservés, pendant toute la durée du contrat des agents, par le service des ressources humaines des différentes sociétés.</p>	

- **Sous domaine 11.B : Formation des personnels certifiés**

Point de contrôle	Niveau de conformité
11.B.1 Certification des instructeurs, contenu des cours et attestations de formation	<b>3</b>
11.B.2 Formation initiale et certification des personnels en charge de l'inspection filtrage dans les domaines 1, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 ou de la surveillance et des patrouilles, ou du contrôle d'accès, ou de la supervision directe des personnels certifiés.	<b>3</b>
11.B.3 Formations périodiques des personnels certifiés	<b>3</b>

11.B.1 Certification des instructeurs, contenu des cours et attestations de formation	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>3</b>
<p><b>Commentaires :</b></p> <p><a href="#">Certification des instructeurs</a>            Au cours de l'année 2013 :            - les formations périodiques hors imagerie et imagerie des agents en charge des missions prévues aux points 11.2.3.1 à 11.2.3.5 de l'annexe du règlement n°185/2010 ont été délivrées par Monsieur APPOLINAIRE Mendy (AERO CONSULTING), Madame PRONIER Sylvie (AERO CONSULTING), Monsieur VALMONT Patrick (FORM'AIR) et Monsieur GOLDENBERG Andy (ICTS).            - Monsieur VALMONT Patrick, instructeur certifié, a dispensé le module 11.2.4 (formation périodique) au coordinateur de la société prestataire de sûreté.            Ces instructeurs étaient certifiés en 2013.</p>	

#### Contenu des cours

Dans le cadre des formations délivrées aux agents cités supra, les attestations de formation font état de cours approuvés par la DGAC pour les formations périodiques hors imagerie.

#### Contenu des attestations de formation

Pour l'année 2013, la formation des agents de sûreté du prestataire de sûreté ICTS a été sous-traitée à la société de formation AERO CONSULTING.

Les attestations émises en 2013 ne comportent pas tous les éléments requis par l'article 8 de l'arrêté du 24 octobre 2012 et ne sont donc qu'en partie conformes à la réglementation.

L'équipe d'audit a en effet constaté sur ces attestations, l'absence du nom et la signature de l'employeur des personnels formés.

**Il convient que le nom et la signature de l'employeur des personnes formées soient apposés sur les attestations de formations lorsque celles-ci sont sous-traitées à un organisme de formation.**

L'équipe d'audit a également constaté qu'il est mentionné sur les attestations de formations périodiques imagerie et hors imagerie de certains personnels : « certifiés T7 » alors que ces personnels sont en réalité certifiés T5, au vu de leur décision de certification.

**Même si la mention de la typologie n'est pas réglementairement prévue sur les attestations de formations, il conviendrait que celle-ci correspondent à celle réellement obtenue par les personnels.**

**11.B.2** Formation initiale et certification des personnels en charge de l'inspection filtrage dans les domaines 1, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 ou de la surveillance et des patrouilles, ou du contrôle d'accès, ou de la supervision directe des personnels certifiés.

**Niveau de conformité :**

**3**

**Commentaires :**

#### Formation initiale des personnels certifiés

Les agents de sûreté employés par le prestataire de sûreté ICTS qui réalisent les missions d'inspection filtrage ont suivi une formation initiale avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Lors de l'étude du dossier d'un personnel certifié à la T10 initiale en 2014, seules une attestation de formation initiale 11.2.2 et 11.2.3.5 (contrôle d'accès, rondes et patrouilles) et une attestation de formation périodique imagerie figurent dans son dossier.

**Il conviendrait de s'assurer que chaque dossier de formation soit complété des attestations de formation initiale dans le cas où le personnel serait amené à exercer d'autres missions sûreté que les rondes et patrouilles et le contrôle d'accès.**

Afin de pouvoir assurer les opérations de surveillance et de patrouille, l'ensemble des agents a suivi une formation initiale au module 11.2.3.5. ou dispose de ce module par équivalence.

Lors des observations, l'équipe a identifié deux personnels chargés de la supervision des agents de sûreté.

Pour l'un, aucune formation initiale 11.2.4 n'a été dispensée et aucune déclaration d'emploi à cette mission n'a été émise par l'employeur au 31 décembre 2012

**Il convient que ce personnel suive avec succès une formation initiale spécifique au module 11.2.4 avant de pouvoir exercer les tâches de supervision.**

Pour l'autre, une attestation d'emploi (déclaration de nomination) en tant que superviseur dans le courant de l'année 2012 a été émise en avril 2013.

Cette déclaration ne répond pas aux obligations permettant les mesures dérogatoires de formation. En effet, celles-ci imposent une formation initiale avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour les superviseurs

désignés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et ayant exercé leurs fonctions en 2012 et tel qu'attesté par l'employeur au 31 décembre 2012.

Vu l'exercice de supervision déjà exercé en 2012 et 2013, ce personnel chargé de superviser les agents de sûreté devra être formé au module 11.2.4 avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

De plus, le dossier de formation de ce superviseur contient une attestation de formation périodique au module 11.2.4 réalisée en 2014.

**Il conviendrait de s'assurer que les personnels assurant des fonctions de supervision suivent une formation initiale avant de les programmer sur des formations périodiques.**

Par ailleurs, dans deux autres dossiers de formation, les attestations d'emploi indiquent une typologie T7 pour les missions exercées en 2012. Toutefois, ces attestations sont datées du 1<sup>er</sup> mai 2013. Elles ne répondent donc pas aux obligations permettant les mesures dérogatoires de formation. En effet, celles-ci imposent que l'attestation d'emploi soit datée au plus tard du 31 décembre 2012.

Vu les missions exercées en 2012 et 2013 dans les domaines 11.2.3.1 à 11.2.3.5 relevant de leur typologie T7, ces personnels devront être certifiés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

#### Certification des personnels

Les agents de sûreté du prestataire de sûreté ICTS sont certifiés pour les missions de sûreté qu'ils mettent en œuvre conformément à la réglementation.

L'ensemble des dossiers de formation contenant les décisions de certification ou d'attestation d'emploi sont conservés sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE et sont mis à la disposition des SCE sur demande.

### 11.B.3 Formations périodiques des personnels certifiés

**Niveau de conformité :**

**3**

#### Commentaires :

##### Formation périodique

La formation périodique imagerie des agents de sûreté employés par le prestataire de sûreté ICTS est réalisée par des formateurs d'ICTS ou par des formateurs de l'organisme de formation « AERO CONSULTING », sur les logiciels de formation EAGLEWEB et LOGYX.

Les entretiens menés ainsi que la consultation des attestations de formation périodique présentes dans les dossiers de formation attestent que les personnels pour lesquels une T7 est délivrée sont formés pour les modules 11.2.3.1 IFPBC et IFBS.

Au vu des attestations de formation périodique hors imagerie dispensée par AERO CONSULTING, il apparaît que les personnels sont périodiquement formés à l'ensemble des objectifs pédagogiques correspondant aux typologies de certification obtenues et aux tâches réellement exécutées.

Cependant, pour les personnels certifiés T5, les attestations de formation périodique hors imagerie font état de formation aux modules 11.2.3.4 et 11.2.3.1 IFBS en plus des modules en lien avec la typologie 5. De même, concernant les formations périodiques imagerie, les attestations de formation font état d'une formation pratique à l'imagerie IFBS.

**Il convient que les formations périodiques dispensées aux personnels correspondent à la typologie de leur certification, typologie en phase avec les missions qu'ils réalisent.**

Le prestataire de sûreté ICTS n'exploitant pas un dispositif de projection d'images fictives ou d'images de menaces (TIP), les durées de formation périodique à l'imagerie sont doublées.

Lors de la consultation des dossiers individuels de formation et notamment les attestations de formation pour l'année 2013, il ressort que les périodicités de formations sont respectées. Cependant, l'équipe a constaté que les durées de formations périodiques hors imagerie n'avaient pas été systématiquement respectées et que les durées de formations périodiques imagerie n'ont presque jamais été respectées.

**Il conviendrait que les durées de l'ensemble des formations périodiques soient respectées.**

**Dossiers de formation**

L'ensemble des dossiers de formation périodique est conservé sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE et sont mis à la disposition des SCE sur demande.

L'équipe d'audit a constaté dans ces dossiers la présence de compte rendus de formations imagerie sur le logiciel EAGLEWEB dispensées par le prestataire de sûreté ICTS. Ces documents ne comprenant pas les informations visées à l'article 8 de l'arrêté du 24 octobre 2012 et ayant une valeur collective, ils ne peuvent constituer une attestation de formation périodique individuelle.

**Il convient que les attestations de formation périodique soient établies individuellement pour chaque personnel pour lequel une formation périodique a été dispensée.**

• **Sous domaine 11.C : Formation des personnels qualifiés**

Point de contrôle	Niveau de conformité
11.C.1 Qualification des instructeurs et contenu des cours	<b>1</b>
11.C.2 Formation initiale des personnels qualifiés	<b>3</b>
11.C.3 Formations périodiques des personnels qualifiés	<b>2</b>

11.C.1 Qualification des instructeurs et contenu des cours	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>1</b>
<b><u>Commentaires :</u></b>	
<b><u>Qualification des instructeurs</u></b>	
La formation des personnels de la SETA et de la société GSF au module 11.2.3.8 est assurée par la société de formation CAMAS ATC.	
En ce qui concerne la formation des personnels de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE (SETA et GSF) au module 11.2.6.2, elle a été dispensée par M. DESTOUCHES désigné en tant qu'instructeur qualifié par la SETA.	
Afin d'obtenir leur titre de circulation aéroportuaire, les SCE intervenant sur l'aéroport de TOURS VAL DE LOIRE (DDSP, Douanes de TOURS) ont suivi une formation 11.2.6.2 délivrée par M. AUPICQ de la Délégation Bretagne de la DSAC-O.	
<b><u>Contenu des cours</u></b>	
Les supports de cours relatifs au module 11.2.6.2 dispensés par la SETA sont approuvés par la DSAC-O depuis le 21 juin 2013.	
Les supports de cours relatifs au module 11.2.3.8 dispensés par CAMAS ATC sont également approuvés par la DGAC.	
<b><u>Contenu des attestations de formation</u></b>	
Les attestations émises en 2013 comportent les éléments requis par l'article 8 de l'arrêté du 24 octobre 2012 et sont donc conformes à la réglementation.	

**11.C.2** Formation initiale des personnels qualifiés**Niveau de conformité :****3****Commentaires :****Formation initiale des personnels qualifiés**

Les personnels SETA et GSF qui mettent en œuvre la vérification de concordance entre bagages et passagers ont suivi une formation initiale en février et mars 2014. Au vu des modalités d'application décrites dans l'arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation, ces formations auraient dû être organisées à compter de l'entrée en vigueur de ce texte i.e. au 1<sup>er</sup> janvier 2013.

**Il conviendrait qu'un plan de formation soit établi, pour l'ensemble des personnels de l'exploitant et de GSF, en fonction des missions de chacun, permettant ainsi d'identifier les formations à réaliser dans les délais réglementaires.**

Bien que ne figurant pas dans leur consigne, l'équipe a constaté que les personnels de la société GSF chargés de la manutention des bagages de soute, réalisent la fouille des soutes des aéronefs (cf. PC 3B2).

De l'étude des dossiers de formation de ces personnels et par les entretiens menés par l'équipe d'auditeurs, il apparaît qu'aucune formation au module 11.2.3.6 ne leur a été délivrée.

**Il convient que ces personnels soient formés au module 11.2.3.6 afin de pouvoir à nouveau mettre en œuvre la fouille de sûreté des soutes des aéronefs.**

Au regard de l'analyse des dossiers de formation fournis et des entretiens menés par l'équipe d'audit, il s'avère :

- que la chef d'escale et la superviseur escale de SETA n'ont pas été formées au module 11.2.4 bien que ces postes comprennent des tâches de supervision.
- que le responsable exploitation / sûreté et la responsable qualité SETA ont suivi une formation 11.2.5 en tant que gestionnaire de la sûreté par la société FORM'AIR PLUS
- qu'aucune attestation de formation 11.2.4 ou 11.2.5 n'a été établie pour les personnes en charge de la rédaction du programme de sûreté ou des contrôles qualité de GSF.

**Il convient que les personnels SETA identifiés comme étant charge de la supervision des personnels qui mettent en œuvre la vérification de concordance entre bagages et passagers suivent la formation initiale au module 11.2.4.**

**Il convient que les personnels GSF en charge de la supervision ou gestionnaires de la sûreté suivent la formation adéquate.**

**Dossiers de formation**

L'équipe d'audit a pu constater que les dossiers de formation initiale sont conservés par SETA pendant la durée du contrat des agents.

**11.C.3** Formations périodiques des personnels qualifiés**Niveau de conformité :****2****Commentaires :****Formation périodique**

Tous les personnels de la SETA et GSF, devant être qualifiés compte tenu des missions qui leur sont confiées, ont reçu une formation initiale début 2014 en lien avec leurs missions. Par conséquent, ils n'ont pas fait l'objet de formation périodique. Un plan de formation doit être établi afin de suivre les délais de réalisation des formations périodiques.

**Dossiers de formation**

Les dossiers de formation des agents de la SETA sont conservés sur site pendant la durée du contrat des agents.



- **Sous domaine 11.D : Formation accès sans escorte ou sensibilisation à la sûreté générale**

Point de contrôle	Niveau de conformité
11.D.1 Formation préalable à la délivrance des titres d'accès des personnels (11.2.6.2)	1

11.D.1 Formation préalable à la délivrance des titres d'accès des personnels (11.2.6.2)	
<b><u>Niveau de conformité :</u></b>	<b>1</b>
<b><u>Commentaires :</u></b>	
<p><b><u>Formation (ex sensibilisation)</u></b>            En dehors des titulaires relevant d'une équivalence prévue par la réglementation (11.2.6.1 du règlement 185/2010) tous les titulaires d'un TCA permanent (SETA, GSF, DGAC, DDSP, Douanes) ont suivi une formation 11.2.6.2.</p>	

## DOMAINE 12 : EQUIPEMENTS DE SURETE

- **Sous domaine 12.A : Portiques de détection de métaux (WTMD)**

Point de contrôle	Niveau de conformité
12.A.2 Essais systématiques d'un portique de détection de métaux	<b>1</b>

12.A.2 Essais systématiques d'un portique de détection de métaux	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>1</b>
<p><b>Commentaires :</b>                      Le portique de détection de masses métalliques fait l'objet d'une vérification de bon fonctionnement conduit à l'aide de l'outil de test remis par le constructeur de l'équipement. Cette intervention est réalisée à chaque mise en exploitation du poste d'inspection filtrage.                      Les consignes relatives à ces tests sont disponibles sur les postes et connues des agents de sûreté chargés de leur mise en œuvre. Une fiche de résultat de test est complétée après chaque test.</p>	

- **Sous domaine 12.C : Equipements de radioscopie (Rx)**

Point de contrôle	Niveau de conformité
12.C.2 Essais systématiques d'un équipement de radioscopie	<b>1</b>

12.C.2 Essais systématiques d'un équipement de radioscopie	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>1</b>
<p><b>Commentaires :</b>                      L'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE dispose de trois équipements radioscopiques (RX) : deux positionnés au PIF et un destiné au traitement des bagages de soute au format.                      Les observations réalisées ont permis d'établir que des vérifications de bon fonctionnement de ces équipements sont effectuées avant chaque mise en service (y compris lors du redémarrage de l'équipement suite à un arrêt intempestif) par un ADS à l'aide de la valise test.                      L'équipe a pu s'assurer que l'opérateur effectuant ces tests connaît les vérifications à réaliser et leurs objectifs.                      Pour chaque RX, les résultats du test sont reportés sur une fiche de suivi qui est conservée sur le poste.</p>	

- **Sous domaine 12.E : Projection d'images fictives ou d'images de menace (TIP – Threat Image Projection)**

Point de contrôle	Niveau de conformité
12.E.3 Identification unique	<b>1</b>

12.E.3 Identification unique	
<b>Niveau de conformité :</b>	<b>1</b>
<p><b>Commentaires :</b></p> <p><u>Identification unique</u>                      Les trois RX utilisés sont dotés d'une banque de données d'images fictives (TIP).                      Bien que les résultats du TIP ne soient pas exploités sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE, l'équipe d'audit a pu constater que chaque opérateur RX se connecte à l'appareil en s'identifiant individuellement avec un identifiant et un mot de passe et se déconnecte systématiquement à chaque ouverture et fermeture de session.</p>	

- **Sous domaine 12.G : Equipes cynotechniques (CDE)**

Point de contrôle	Niveau de conformité
12.G.1 Agrément d'une équipe cynotechnique	S/O
12.G.1 Agrément d'une équipe cynotechnique	
<b>Niveau de conformité :</b>	S/O
<b>Commentaires :</b>	
Aucune équipe cynotechnique n'intervient sur l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE	

Diffusion restreinte



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## Annexes

Exemplaire DSAC/SUR

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

*Direction générale de l'aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile*

*Direction sûreté*

**Audit de sûreté de l'Aviation Civile**  
**Aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE**  
**Du 19 au 25 mars 2014**

**ANNEXE A**

**Plan d'audit - v1**

Equipe d'audit

Responsable de la mission :	Aurélie MULLER-LEBRUN (AML)
Membre de l'équipe :	Marie-Christine CARMIGNIANI ((MCC)
Membre de l'équipe :	Samuel BARBEAUX (SB)
Membre de l'équipe :	Vincent TOULOTTE (VT)
Coordinateur local :	Myriam VIENNOT
Coordinateur technique :	Nicolas DESTOUCHES

**Mercredi 19 mars 2013 : réunion préalable, visite d'orientation et audit**

<b>16:00-16:30</b> - Réunion interne à l'équipe	
<b>16:30-17:15</b>	<p><b>Réunion préalable à l'audit</b></p> <p><b>Lieu :</b> Salle de réunion de la Délégation Centre</p> <p><b>Participants :</b> Préfecture - Délégation – DSAC/O – DDSP – SETA – ICTS - GSF</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Présentation de l'audit (portée, plan) et de l'équipe</li><li>- Présentation synthétique de l'organisation sûreté sur l'aéroport</li><li>- Echanges sur le questionnaire préalable et le déroulement de l'audit</li></ul>
<b>17:15-17:30</b> - Dépose des documents dans la salle de repli des auditeurs	
<b>17:30-18:45</b>	<p><b>Visite d'orientation</b></p> <p><b>Accompagnement assuré par N. DESTOUCHES et C. REMY</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Aéroports : Zones d'enregistrements, Postes d'inspection filtrage, Zones de tri bagages, salle arrivée</li><li>- Locaux de stockage/traitement de fournitures d'aéroport</li><li>- PARIF et portail essencier</li><li>- Zone d'aviation générale</li></ul>
<b>18:45-19:15</b> - Réunion interne à l'équipe	
<b>19:30-21:00</b> - Retour à l'hôtel et dîner	

Jeudi 20 mars 2013 : **Audit**

08:30 Départ du lieu d'hébergement			
<b>Toute l'équipe</b>			
09:00-10:30	<p><b>Entretien avec l'Aviation Civile :</b>  <b>Lieu :</b> Salle de réunion de la délégation  <b>Participant(s) :</b> Myriam VIENNOT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Référentiel réglementaire local, PSA</li> <li>- Programmes de sûreté, de formation et d'assurance qualité des opérateurs</li> <li>- Comité local de sûreté, COS</li> <li>- Résultats des dernières inspections et gestion des plans d'actions correctives en cours</li> <li>- <i>Commission de sûreté</i></li> <li>- Zonage</li> <li>- Gestion des titres de circulation, des laissez-passer des véhicules</li> <li>- Plans de formation et organisation adoptée en matière de formation</li> <li>- Projets / Développement</li> </ul>		
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"><b>Auditeurs : MCC - SB</b></td> <td style="width: 50%;"><b>Auditeurs : VT - AM</b></td> </tr> </table>	<b>Auditeurs : MCC - SB</b>	<b>Auditeurs : VT - AM</b>
<b>Auditeurs : MCC - SB</b>	<b>Auditeurs : VT - AM</b>		
10:45-11:45	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <p><b>Contrôle d'accès : mesures en aérogare/ système de contrôle des accès</b>  <b>Lieu :</b> Aérogare  <b>Accompagnement :</b> correspondant technique exploitant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limites côté ville/côté piste dans le terminal</li> <li>- Surveillance et patrouilles dans les bâtiments / Vidéosurveillance</li> <li>- Système de contrôle d'accès (PCS...)</li> <li>- Protection des accès</li> <li>- Accès des passagers, circuit correspondance, circuit transit</li> <li>- Accès des personnels et des équipages (y compris pour l'aviation générale)</li> <li>- Portes embarquement/débarquement</li> <li>- Accès en partie critique</li> <li>- Zones sensibles côté piste (terrasses, parking.)</li> <li>- Emplacements alloués aux exploitants d'aéronefs</li> <li>- Accès en partie critique depuis l'aérogare.</li> </ul> <p><b>(Domaine 1)</b></p> </td> <td style="width: 50%;"> <p><b>Entretien avec la DDSP</b>  <b>Lieu :</b> 70-72 tue Marceau - Tours  <b>Participant(s) :</b> Mme ESSERMEANT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation de la sûreté</li> <li>- Patrouilles (côté ville ? / côté piste ?)</li> <li>- Contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté par les exploitants et occupants</li> <li>- Formations sûreté</li> <li>- Demande de double agrément, habilitation</li> <li>- Enquête administrative (titres de circulation « accompagné »)</li> <li>- Appel pour levé de doute lors de l'inspection filtrage</li> <li>- Procédures concernant les passagers déportés, refoulés, indisciplinés</li> <li>- Procédures concernant les diplomates, VIP, etc.</li> <li>- Procédures concernant le transport des armes à feu</li> <li>- Procédures en cas de bagages abandonnés ou bagages suspects.</li> <li>- Alarme silencieuse</li> </ul> <p><b>(Domaines 1, 4, 5, 11)</b></p> </td> </tr> </table>	<p><b>Contrôle d'accès : mesures en aérogare/ système de contrôle des accès</b>  <b>Lieu :</b> Aérogare  <b>Accompagnement :</b> correspondant technique exploitant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limites côté ville/côté piste dans le terminal</li> <li>- Surveillance et patrouilles dans les bâtiments / Vidéosurveillance</li> <li>- Système de contrôle d'accès (PCS...)</li> <li>- Protection des accès</li> <li>- Accès des passagers, circuit correspondance, circuit transit</li> <li>- Accès des personnels et des équipages (y compris pour l'aviation générale)</li> <li>- Portes embarquement/débarquement</li> <li>- Accès en partie critique</li> <li>- Zones sensibles côté piste (terrasses, parking.)</li> <li>- Emplacements alloués aux exploitants d'aéronefs</li> <li>- Accès en partie critique depuis l'aérogare.</li> </ul> <p><b>(Domaine 1)</b></p>	<p><b>Entretien avec la DDSP</b>  <b>Lieu :</b> 70-72 tue Marceau - Tours  <b>Participant(s) :</b> Mme ESSERMEANT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation de la sûreté</li> <li>- Patrouilles (côté ville ? / côté piste ?)</li> <li>- Contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté par les exploitants et occupants</li> <li>- Formations sûreté</li> <li>- Demande de double agrément, habilitation</li> <li>- Enquête administrative (titres de circulation « accompagné »)</li> <li>- Appel pour levé de doute lors de l'inspection filtrage</li> <li>- Procédures concernant les passagers déportés, refoulés, indisciplinés</li> <li>- Procédures concernant les diplomates, VIP, etc.</li> <li>- Procédures concernant le transport des armes à feu</li> <li>- Procédures en cas de bagages abandonnés ou bagages suspects.</li> <li>- Alarme silencieuse</li> </ul> <p><b>(Domaines 1, 4, 5, 11)</b></p>
<p><b>Contrôle d'accès : mesures en aérogare/ système de contrôle des accès</b>  <b>Lieu :</b> Aérogare  <b>Accompagnement :</b> correspondant technique exploitant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limites côté ville/côté piste dans le terminal</li> <li>- Surveillance et patrouilles dans les bâtiments / Vidéosurveillance</li> <li>- Système de contrôle d'accès (PCS...)</li> <li>- Protection des accès</li> <li>- Accès des passagers, circuit correspondance, circuit transit</li> <li>- Accès des personnels et des équipages (y compris pour l'aviation générale)</li> <li>- Portes embarquement/débarquement</li> <li>- Accès en partie critique</li> <li>- Zones sensibles côté piste (terrasses, parking.)</li> <li>- Emplacements alloués aux exploitants d'aéronefs</li> <li>- Accès en partie critique depuis l'aérogare.</li> </ul> <p><b>(Domaine 1)</b></p>	<p><b>Entretien avec la DDSP</b>  <b>Lieu :</b> 70-72 tue Marceau - Tours  <b>Participant(s) :</b> Mme ESSERMEANT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation de la sûreté</li> <li>- Patrouilles (côté ville ? / côté piste ?)</li> <li>- Contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté par les exploitants et occupants</li> <li>- Formations sûreté</li> <li>- Demande de double agrément, habilitation</li> <li>- Enquête administrative (titres de circulation « accompagné »)</li> <li>- Appel pour levé de doute lors de l'inspection filtrage</li> <li>- Procédures concernant les passagers déportés, refoulés, indisciplinés</li> <li>- Procédures concernant les diplomates, VIP, etc.</li> <li>- Procédures concernant le transport des armes à feu</li> <li>- Procédures en cas de bagages abandonnés ou bagages suspects.</li> <li>- Alarme silencieuse</li> </ul> <p><b>(Domaines 1, 4, 5, 11)</b></p>		
12:00-12:30	<b>Réunion interne à l'équipe</b>		
12:30-13:30	<b>Déjeuner</b>		



	Auditeurs : MCC - SB	Auditeurs : VT - AM
13:45-15:00	<p><b>Contrôle d'accès : mesures hors aérogare</b></p> <p><b>Lieu :</b> Aérogare  <b>Participants :</b> correspondant technique exploitant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Clôture et protection périmétrique</li> <li>- Recensement et observations des accès (communs et exclusif) au côté piste</li> <li>- Portails périphériques</li> <li>- Sectorisation et matérialisation des limites entre les différentes zones.</li> <li>- Protection / Passage des limites des zones</li> <li>- Contrôles d'accès et mesures de protection</li> <li>- Surveillance et Patrouilles en CP</li> </ul> <p><b>(Domaines 1 et 2)</b></p>	<p><b>Entretien avec la BA705</b></p> <p><b>Lieu :</b> salle de réunion SETA  <b>Participant(s) :</b> Colonel Schmidt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rôle de la BA 705</li> <li>- Organisation de la sûreté</li> <li>- Patrouilles (côté piste ?)</li> <li>- Formations sûreté</li> </ul> <p><b>(Domaines 1, 11)</b></p>
15:15-16:15	<p><b>Entretien avec SETA, prestataire d'assistance en escale</b></p> <p><b>Lieu :</b> Bureau Escale et Service Bagages (service Litige)  <b>Participant(s) :</b> C. RIAN</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme sûreté et de contrôle qualité</li> <li>- Recrutement et formation des personnels (prévoir l'accès au dossier de formation)</li> <li>- Procédures de concordance passagers / bagages</li> <li>- Maintien intégrité passagers/bagages</li> <li>- Protection des avions - Pastillage des aéronefs</li> <li>- Fouille de sûreté des aéronefs - Traçabilité</li> <li>- Co-mail / Co-mat</li> <li>- Transport des armes à feu</li> <li>- Passagers à particularités</li> <li>- Traitement des bagages de soute non accompagnés</li> </ul> <p><b>(Domaines 3, 4, 7, 8, 10, 11)</b></p>	<p><b>Entretien avec l'exploitant d'aérodrome</b></p> <p><b>Lieu :</b> salle de réunion SETA  <b>Participant(s) :</b> N. DESTOUCHES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traitement des demandes de titres de circulation</li> <li>- Vérification de conformité</li> <li>- Vérification du besoin opérationnel</li> <li>- Correspondant sûreté</li> <li>- Formation de sensibilisation à la sûreté</li> <li>- Procédure d'accompagnement des visiteurs</li> <li>- Laissez-passer véhicules</li> <li>- Titres perdus / volés / non restitués</li> <li>- Système de contrôle d'accès (attribution de droits/ retrait / ...)</li> </ul> <p><b>(Domaines 1, 11)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inspection filtrage des bagages non accompagnés</li> <li>- Gestion des bagages en litige</li> </ul> <p><b>(Domaine 5)</b></p>
	Auditeurs : MCC - VT	Auditeurs : AM - SB
16:30-17:30	<p><b>Examen approfondi de la documentation / Entretien téléphonique DDSP + Francis Aupicq + Préfecture</b></p> <p><b>Lieu :</b> Salle réunion SETA</p>	<p><b>Mesures de sûreté appliquées aux bagages de soute :</b></p> <p><b>Entretien avec GSF, prestataire d'assistance en escale</b></p> <p><b>Lieu :</b> Salle de réunion délégation  <b>Participant(s) :</b> A. PINTO et K. PINTO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme sûreté et de contrôle qualité</li> <li>- Recrutement et formation des personnels (prévoir l'accès au dossier de formation)</li> <li>- Traitement des bagages de soute accompagnés et non accompagnés</li> <li>- Inspection filtrage des bagages non accompagnés</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"><li>- Gestion des bagages en litige</li><li>- Protection des bagages (de l'enregistrement jusqu'à l'avion)</li></ul> <p><b>(Domaine 5, 11)</b></p>
<b>17:30-18:30</b>	<b>Réunion interne à l'équipe</b>	
<b>19:00-20:30</b>	<b>Dîner</b>	

Exemplaire DSAC/SUR

Vendredi 21 mars 2013 : **Audit**

07:15 Départ du lieu d'hébergement	
	<b>Toute l'équipe</b>
	<b>Protection des installations et des aéronefs/ Ouverture de l'aéroport</b>
	<b>Lieux : Aérogare, aires de trafic et linéaire</b>
	<b>Accompagnement : N. DESTOUCHES et C. REMY</b>
	Observations à l'aérogare :
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Surveillance et patrouilles dans l'aérogare</li><li>- Contrôle des accès</li><li>- Contrôle des zones d'enregistrement (comptoirs, tapis bagages...) / protection des documents</li><li>- Protection des postes d'inspection filtrage</li><li>- Mise en service des postes d'inspection filtrage</li><li>- Inspection des fournitures d'aéroport livrées en PCZSAR</li><li>- Activation de la PC ZSAR</li></ul>
<b>07:30-08:30</b>	Observations hors aérogare :
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Patrouille hors aérogare, accès routier</li><li>- Éclairage des parkings avions et autres points sensibles</li><li>- Si aéronefs de l'aviation générale : Protection des aéronefs en night stop / Mise en service des aéronefs</li><li>- Activation de la partie critique</li><li>- Accès des essenciers</li></ul>
	<b>(Domaines 1, 3, 7)</b>

	<b>Auditeurs : SB - AM</b>	<b>Auditeurs : MCC - VT</b>
<b>09:20-11:20</b>	<p><b>Mesures de sûreté appliquées aux aéronefs (vols pays tiers) et aux bagages de soute :</b></p> <p><b>Lieu :</b> Zones d'enregistrement et de traitement des bagages, poste de stationnement aéronef</p> <p><b>Accompagnement :</b> N. DESTOUCHES</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observations des procédures d'enregistrement</li> <li>- Identification des bagages</li> <li>- Mise en place de la PC</li> <li>- Observations des procédures d'inspection filtrage des bagages de soute (locaux, correspondance et transit / format - hors format / accompagné - non accompagnés)</li> <li>- Gestion des bagages en litige</li> <li>- Mise en relation des passagers et des bagages (bagages enregistrés, bagages DAA)</li> <li>- Protection des bagages (de l'enregistrement jusqu'à l'avion)</li> <li>- Vérification de bon fonctionnement des équipements</li> <li>- Recrutement, formation des agents</li> <li>- Mise en place de la PC,</li> <li>- Protection/fouille des avions</li> <li>- Observation des activités à l'aéronef</li> <li>- Procédures applicables au chargement des bagages, des approvisionnements de bord, du comat et comail</li> <li>- Vérification documentaire des chargements (manifestes, feuille de chargement, certificats de sûreté, etc.)</li> <li>- Maintien d'intégrité et surveillance de la PC ZSAR</li> <li>- Mesures de sûreté (contrôle d'accès et inspection filtrage) à l'entrée de la PC ZSAR</li> </ul> <p><i>Echanges sur site avec les agents de sûreté et des prestataires d'assistance en escale</i></p> <p>Vol à l'enregistrement durant les observations :  <a href="#">FR ETA 10:55 – ETD 11:20 pour RAK</a></p> <p><b>(Domaines 1, 3, 5, 7, 8, 11, 12)</b></p>	<p><b>Mesures de sûreté applicables aux passagers, aux bagages de cabine, aux personnels et aux objets transportés :</b></p> <p><b>Lieu :</b> Zones d'enregistrement ? Postes d'inspection filtrage des passagers / salles d'embarquement</p> <p><b>Accompagnement :</b> C. REMY</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observations des procédures d'enregistrement</li> <li>- Identification des bagages</li> <li>- Observation des procédures d'inspection filtrage (personnel, passagers, passagers à mobilité réduite, passagers soumis à des mesures spéciales)</li> <li>- Traitement des articles prohibés et des produits soumis à restriction d'emport,</li> <li>- Protection du poste d'inspection filtrage</li> <li>- Vérification du bon fonctionnement des équipements</li> <li>- Livraison d'approvisionnements de bord/de fournitures d'aéroport</li> <li>- Observation des procédures d'embarquement : Embarquement/Maintien d'intégrité des passagers</li> <li>- Recrutement, formation des agents</li> </ul> <p><i>Echanges sur site avec les agents de sûreté et les agents de l'assistance en escale représentant du transporteur aérien</i></p> <p>Vol à l'enregistrement durant les observations :  <a href="#">FR ETA 10:55 – ETD 11:20 pour RAK</a></p> <p><b>(Domaines 1, 4, 8, 9, 11, 12)</b></p>
<b>11:30-12:30</b>	<b>Réunion interne à l'équipe et déjeuner</b>	

	Auditeurs : SB - VT	Auditeurs : MCC - AM
<b>12:45-14:20</b>	<p><b>Mesures de sûreté appliquées aux bagages de soute et aux aéronefs :</b></p> <p><b>Lieu :</b> Zones d'enregistrement et de traitement des bagages, poste de stationnement aéronef</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observations des procédures d'enregistrement</li> <li>- Identification des bagages</li> <li>- Mise en place de la PC</li> <li>- Observations des procédures d'inspection filtrage des bagages de soute (locaux, correspondance et transit / format - hors format / accompagné - non accompagnés)</li> <li>- Gestion des bagages en litige</li> <li>- Mise en relation des passagers et des bagages (bagages enregistrés, bagages DAA)</li> <li>- Protection des bagages (de l'enregistrement jusqu'à l'avion)</li> <li>- Vérification de bon fonctionnement des équipements</li> <li>- Recrutement, formation des agents</li> <li>- Mise en place de la PC,</li> <li>- Protection/fouille des avions</li> <li>- Observation des activités à l'aéronef</li> <li>- Procédures applicables au chargement des bagages, des approvisionnements de bord, du comat et comail</li> <li>- Vérification documentaire des chargements (manifestes, feuille de chargement, certificats de sûreté, etc.)</li> <li>- Maintien d'intégrité et surveillance de la PC ZSAR</li> <li>- Mesures de sûreté (contrôle d'accès et inspection filtrage) à l'entrée de la PC ZSAR</li> </ul> <p><i>Echanges sur site avec les agents de sûreté et des prestataires d'assistance en escale</i></p> <p>Vol à l'enregistrement durant les observations :  <a href="#">FR xxx/xxx ETA 14:20 – ETD 14:55 pour OPO</a></p> <p><b>(Domaines 1, 3, 5, 7, 8, 11, 12)</b></p>	<p><b>Mesures de sûreté applicables aux passagers, aux bagages de cabine, aux personnels et aux objets transportés :</b></p> <p><b>Lieu :</b> Zones d'enregistrement Postes d'inspection filtrage des passagers / salles d'embarquement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observations des procédures d'enregistrement</li> <li>- Identification des bagages</li> <li>- Observation des procédures d'inspection filtrage (personnel, passagers, passagers à mobilité réduite, passagers soumis à des mesures spéciales)</li> <li>- Traitement des articles prohibés et des produits soumis à restriction d'emport,</li> <li>- Protection du poste d'inspection filtrage</li> <li>- Vérification du bon fonctionnement des équipements</li> <li>- Livraison d'approvisionnements de bord/de fournitures d'aéroport</li> <li>- Observation des procédures d'embarquement : Embarquement/Maintien d'intégrité des passagers</li> <li>- Recrutement, formation des agents</li> </ul> <p><i>Echanges sur site avec les agents de sûreté et les agents de l'assistance en escale représentant du transporteur aérien</i></p> <p>Vol à l'enregistrement durant les observations :  <a href="#">FR xxx/xxx ETA 14:20 – ETD 14:55 pour OPO</a></p> <p><b>(Domaines 1, 4, 8, 9, 11, 12)</b></p>
<b>14:20-14:45</b>	<b>Réunion interne à l'équipe</b>	



	<b>Toute l'équipe</b>	
<b>14:45- 16:15</b>	<b>Entretien avec l'exploitant d'aérodrome</b> <b>Lieu : Salle de réunion SETA</b> <b>Participant(s) : N DESTOUCHES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme sûreté (y compris procédures d'exploitation).</li> <li>- Recrutement et formation des personnels (agents de sûreté, responsables, ...)</li> <li>- Fournitures d'aéroport (essencier, distribution automatique, dégivrage)</li> <li>- <i>Point sur personnels SSLIA</i></li> <li>- Surveillance de l'aérodrome</li> <li>- Mesures appliquées aux personnes, aux bagages et objets transportés, aux fournitures d'aéroport.</li> <li>- Projets futurs et développement</li> <li>- OCP</li> <li>- Aviation d'affaires et transit</li> </ul> <b>(Domaines 1, 2, 4, 5, 9, 11)</b>	
	<b>Auditeurs : VT - AM</b>	<b>Auditeurs : SB - MCC</b>
<b>16:30-17:45</b>	<b>Examen des dossiers de formation des personnels de SETA</b> <b>Lieu : Salle de réunion SETA</b> <b>Participant(s) : N DESTOUCHES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recrutement des agents,</li> <li>- Formations des agents</li> </ul> <b>(Domaine 11)</b>	<b>Entretien avec ICTS (prestataire sûreté de l'exploitant)</b> <b>Lieu : Salle de réunion Bureau de Piste</b> <b>Participant(s) : P. CHARRIER et C. REMY</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme de sûreté</li> <li>- Procédures de sûreté (IFPBC, IFBS, IFPER.)</li> <li>- Recrutement des agents,</li> <li>- Formations des agents</li> <li>- Contrôles qualités internes</li> </ul> <b>(Domaines 1, 4, 5, 11)</b>
<b>17:45-18:30</b>	<b>Réunion interne à l'équipe.</b>	
<b>19:00-20:30</b>	<b>Dîner</b>	

Samedi 22 mars 2013 : **Audit**

<b>08:30 Départ du lieu d'hébergement</b>				
	<b>Toute l'équipe</b>			
<b>9:15-11:00</b>	<b>Mesures de sûreté appliquées à l'aviation générale (aviation légère et aviation d'affaires)</b> <b>Observations et entretien avec les occupants du côté piste</b> <b>Lieu : Zone d'aviation générale</b> <b>Participant(s) : responsables sûreté</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme sûreté</li> <li>- Gestion d'un accès exclusif au côté piste (protection des installations et des accès, surveillance, maîtrise des flux CV/CP)</li> <li>- Autorisations/Titres de circulation</li> <li>- Formation de sensibilisation des personnels</li> <li>- Habilitation des élèves pilotes</li> <li>- Séparation des aires de stationnement des aéronefs</li> <li>- Séparation des passagers</li> <li>- Mesures de sûreté appliquées aux passagers de l'aviation générale</li> </ul>			
	<b>(Domaines 1, 2 et 11)</b>			
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><b>Auditeurs : MCC -AM</b></td> <td style="width: 50%;"><b>Auditeurs : SB - VT</b></td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <b>Lieu : Tours AéroClub</b>  <b>Participant(s) : M. MILOUDI Salem</b> </td> <td style="vertical-align: top;"> <b>Lieu : Val de Loire Aviation</b>  <b>Participant(s) : M. POUSSIN Bernard</b>  <b>09:15-10:00</b>  <b>Lieu : hangar n°1</b>  <b>Participant(s) : M. FORESTIER</b>  <b>De 10:15 à 11:00</b> </td> </tr> </table>	<b>Auditeurs : MCC -AM</b>	<b>Auditeurs : SB - VT</b>	<b>Lieu : Tours AéroClub</b> <b>Participant(s) : M. MILOUDI Salem</b>
<b>Auditeurs : MCC -AM</b>	<b>Auditeurs : SB - VT</b>			
<b>Lieu : Tours AéroClub</b> <b>Participant(s) : M. MILOUDI Salem</b>	<b>Lieu : Val de Loire Aviation</b> <b>Participant(s) : M. POUSSIN Bernard</b> <b>09:15-10:00</b> <b>Lieu : hangar n°1</b> <b>Participant(s) : M. FORESTIER</b> <b>De 10:15 à 11:00</b>			
<b>11:00-12:30 Réunion interne à l'équipe.</b>				
<b>12:30-13:30 Déjeuner</b>				
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><b>Auditeurs :</b></td> <td style="width: 50%;"><b>Auditeurs :</b></td> </tr> </table>	<b>Auditeurs :</b>	<b>Auditeurs :</b>	
<b>Auditeurs :</b>	<b>Auditeurs :</b>			
<b>13:45-16:00</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <b>Examen des dossiers de formation des personnels de SETA / ICTS / GSF</b>  <b>(Domaine 11)</b> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <b>Examen approfondi de la documentation / Rédaction du rapport préliminaire</b>  <b>Lieu : Salle réunion délégation</b>  <b>Participant(s) : équipe d'audit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêté préfectoral</li> <li>- Programmes de sûreté / Programmes qualité /</li> <li>- Procédures sûreté / Consignes sûreté</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>Examen des dossiers de formation des personnels de SETA / ICTS / GSF</b> <b>(Domaine 11)</b>	<b>Examen approfondi de la documentation / Rédaction du rapport préliminaire</b> <b>Lieu : Salle réunion délégation</b> <b>Participant(s) : équipe d'audit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêté préfectoral</li> <li>- Programmes de sûreté / Programmes qualité /</li> <li>- Procédures sûreté / Consignes sûreté</li> </ul>	
<b>Examen des dossiers de formation des personnels de SETA / ICTS / GSF</b> <b>(Domaine 11)</b>	<b>Examen approfondi de la documentation / Rédaction du rapport préliminaire</b> <b>Lieu : Salle réunion délégation</b> <b>Participant(s) : équipe d'audit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêté préfectoral</li> <li>- Programmes de sûreté / Programmes qualité /</li> <li>- Procédures sûreté / Consignes sûreté</li> </ul>			
<b>16:00-16:45 Réunion interne à l'équipe.</b>				
<b>16:45-18:45</b>	<b>Rédaction du rapport préliminaire / Préparation de la réunion de fin d'audit</b> <b>Lieu : Salle réunion équipe d'audit</b> <b>Participant(s) : équipe d'audit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêté préfectoral</li> <li>- Programmes de sûreté</li> <li>- Programmes qualité</li> <li>- Procédures sûreté / Consignes sûreté</li> </ul>			



18:45-1910	<p><b>Protection de nuit et fermeture de l'aéroport</b>  <b>Lieu : Aérogare, aires de trafic et linéaire</b>  <b>Accompagnement :</b></p> <p><b>Observations dans l'aérogare et hors aérogare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôle des accès intérieurs et extérieurs</li> <li>- Gestion des portes d'exploitation</li> <li>- Contrôle des zones d'enregistrement (comptoirs, tapis bagages...) / protection des documents</li> <li>- Protection des postes d'inspection filtrage</li> <li>- Protection de la salle d'embarquement</li> <li>- Surveillance et patrouilles dans l'aérogare</li> <li>- Patrouille hors aérogare, accès routier</li> <li>- Éclairage des parkings avions et autres points sensibles</li> <li>- Protection des aéronefs stationnés pour la nuit (si présence d'aéronefs de l'aviation générale)</li> <li>- Contrôles de sûreté</li> <li>- Supervision des contrôles de sûreté</li> <li>- Contrôle des accès intérieurs et extérieurs</li> <li>- Protection des zones d'enregistrement (comptoirs, tapis bagages)</li> <li>- Protection des postes d'inspection filtrage</li> <li>- Protection de la salle d'embarquement</li> <li>- Mesures de protection appliquées aux avions</li> </ul> <p><b>(Domaine 1, 3, 4, 5)</b></p>
20:30-21:45	Dîner

**Dimanche 23 mars 2013 : Audit**

<b>08:30 Départ du lieu d'hébergement</b>	
	<b>Toute l'équipe</b>
<b>08:45-12:30</b>	<b>Examen approfondi de la documentation / Rédaction du rapport préliminaire</b> Lieu : Salle réunion équipe d'audit Participant(s) : équipe d'audit - Arrêté préfectoral - Programmes de sûreté / Programmes qualité - Procédures sûreté / Consignes sûreté
<b>12:45-14:00</b>	<b>Déjeuner</b>
	<b>Toute l'équipe</b>
<b>14:15-20:00</b>	<b>Examen approfondi de la documentation / Rédaction du rapport préliminaire</b> Lieu : Salle réunion équipe d'audit Participant(s) : équipe d'audit - Arrêté préfectoral - Programmes de sûreté / Programmes qualité / - Procédures sûreté / Consignes sûreté
	<b>Observations complémentaires en tant que de besoin</b> Vols à l'enregistrement durant les observations : Vol FR – ETA 17:25 - ETD 17:50 pour STN Vol FR – ETA 19:40 - ETD 20:05 pour MRS
	Équipe:
	<b>En aérogare</b> - Zone de traitement des bagages de soute - Postes d'inspection filtrage des personnels - Postes d'inspection filtrage des passagers
	Équipe : <b>Hors aérogare</b> - Accès au CP et à la PCZSAR (contrôle d'accès, inspection filtrage des personnes et des véhicules) - Protection et fouilles des aéronefs
<b>20:30-21:30</b>	<b>Dîner</b>

**Lundi 24 juin 2013 : Audit**

<b>08:30 Départ du lieu d'hébergement</b>	
	<b>Toute l'équipe</b>
<b>08:45-10:30</b>	<b>Rédaction du rapport préliminaire</b> Lieu : Salle réunion équipe d'audit Participant(s) : équipe d'audit - Arrêté préfectoral - Programmes de sûreté / Programmes qualité - Procédures sûreté / Consignes sûreté
	<b>Auditeurs : MCC – AM</b>
<b>10:35 – 11-15</b>	- Protection aéronef - Fouille de la cabine aéronef - Observation des activités à l'aéronef - Procédures applicables au chargement des bagages, des approvisionnements de bord, du comat et comail  <i>Echanges sur site avec les agents de sûreté et des prestataires d'assistance en escale</i>
	<b>Auditeurs : VT - SB</b> - Mise en place, maintien d'intégrité et surveillance de la PCZSAR - Observations des procédures d'inspection filtrage des personnels au bureau de piste - Protection aéronef - Fouille extérieur aéronef - Vérification documentaire des chargements (manifestes, feuille de chargement, certificats de sûreté, etc.)  <i>Echanges sur site avec les agents de sûreté et des prestataires d'assistance en escale</i>
	Vol à l'enregistrement durant les observations :



	FR ETA 11:20 – ETD 14:55 pour RAK Auditeurs : MCC – SB	FR ETA 11:20 – ETD 14:55 pour RAK Auditeurs : VT – AM
11:30-12:30	<p><b>Sûreté de l'aéroport / Maîtrise des accès au côté piste</b></p> <p>Lieu : Technocopter Participant(s) : M. VICHARD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limites coté ville / Côté piste</li> <li>- Procédures et moyen visant à assurer la protection des accès et la maîtrise des flux entre le côté ville et le côté piste</li> <li>- Formation à la sûreté</li> </ul> <p>Livraison de pièces aéronautiques</p>	<p><b>Entretien avec l'exploitant d'aérodrome</b></p> <p>Lieu : Salle de réunion SETA Participant(s) : N DESTOUCHES et S.MAPPA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme d'assurance qualité</li> <li>- Contrôle interne</li> <li>- Formation des gestionnaires à la sûreté&amp;</li> </ul> <p><b>(Domaines 12)</b></p>
13:00-14:00	<b>Déjeuner</b>	
	<b>Toute l'équipe</b>	
14:15-18:45	<p><b>Rédaction du rapport préliminaire / Préparation de la réunion de fin d'audit</b></p> <p>Lieu : Salle réunion équipe d'audit Participant(s) : équipe d'audit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relecture, mise en forme et impression du relevé intermédiaire de constatations.</li> <li>- Préparation de la réunion de fin d'audit.</li> </ul> <p><b>Observations complémentaires en tant que de besoin</b> Vols à l'enregistrement durant les observations : Vol FR - ETD 17:35 pour OPO</p>	
19:30-20:30	<b>Dîner</b>	

Mardi 25 mars 2013 : **Audit : réunion finale.**

07:45	Départ du lieu d'hébergement	
08:00-09:3	Préparation de la réunion de fin d'audit Impression du rapport préliminaire	
09:30-10:15	<p><b>Réunion de fin d'audit</b></p> <p><b>Présentation des niveaux de conformité / non-conformité des points de contrôle aux services de l'Etat.</b></p>	<p><b>Lieu de rendez vous :</b> <b>Participants :</b> Services de l'Etat (préfecture, DDSP, aviation civile, Douanes,)</p>
10:15-11:45	<p><b>Réunion de fin d'audit</b></p> <p><b>Présentation des niveaux de conformité / non-conformité des points de contrôle aux différents acteurs.</b></p>	<p><b>Lieu de rendez vous :</b> <b>Participants :</b> Préfecture, exploitant d'aérodrome, DDSP, aviation civile, OCP, Douanes, armée...</p>
11 :00-11:45	Réunion finale interne à l'équipe et Retour	



## **ANNEXE B**

### **Liste des personnes rencontrées**

Exemplaire DSAC/SUR

### Liste des personnes rencontrées durant la mission d'audit

NOM	PRENOM	TITRE / FONCTION	ENTITE	Réunion introduction	Réunion finale
TRIBOUILLARD	Eric	Chargé de défense civile	Préfecture 37	✓	✓
LEROY	Patrick	Chargé des risques et de la planification	Préfecture 37	✓	✓
ESSERMEANT	Elisabeth	Chef de l'Etat Major	DDSP 37	✓	✓
TIERCELIN	Philippe	Délégué Centre	DSAC Ouest	✓	
VIENNOT	Myriam	Inspecteur de surveillance Sûreté – Coordinateur local	DSAC Ouest	✓	✓
SCHMID	Pierre	Représentant le commandant Chefs des services opérationnels	Base aérienne 705		✓
BOINET-DUPUET	Paul	Commandant l'escadron des services de la circulation aérienne	Base aérienne 705		✓
THIBAUT	Philippe	Directeur Aéroport TOURS	SETA	✓	✓
DESTOUCHES	Nicolas	Responsable Exploitation / Sûreté	SETA	✓	✓
RIAN	Chantal	Chef d'escale	SETA	✓	✓
REMY	Christophe	Coordinateur ICTS TOURS	ICTS	✓	✓
PINTO	Adriano	Inspecteur	GSF	✓	✓
PINTO	Kévin	Chef bagagiste	GSF		✓
GARNIER	Etienne	Secrétaire	TOURS Aéro Club (TAC)		✓

## ANNEXE C

### Liste des documents consultés

Arrêté préfectoral en date du 26 novembre 2013 relatif aux mesures de police et de sûreté applicables sur la zone civile de l'aérodrome VAL DE LOIRE
Arrêté préfectoral relatif à l'organisation de la surveillance de la zone civile de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE - Signé le 22
Formulaire de demande de titres de circulation aéroportuaire et grille d'attribution des TCA
Protocole DDSP 37 et SETA relatif à l'attribution des TCA accompagnés et des laissez-passer temporaires des véhicules
Note relative aux mesures de sûreté dérogatoires définies sur la base d'une évaluation nationale et locale des risques et exigibles au côté zone civile de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE du 20 février 2014
Décision portant autorisation de l'utilisation de la procédure simplifiée d'IF des LAG pour l'exploitant de la zone civile de l'aérodrome VAL DE LOIRE du 03 décembre 2013
RIC du STAC sur le contrôle du maintien des performances des équipements sûreté du 29 janvier 2014
Programme de sûreté de l'exploitant de l'aérodrome de TOURS VAL DE LOIRE du 14 mars 2014 v4.2
Programme de sûreté SETA - Assistant en escale du 03 avril 2013 mise à jour en janvier 2014
Programme de sûreté (consignes locales) ICTS du 31 janvier 2014
Mains courantes du poste d'inspection filtrage passagers et personnels et du local bagages de soute
Registre des rondes
Extraction du SGITA des TCA valides au 19 mars 2014
Dossiers de vol des aéronefs ayant fait l'objet d'observations au titre du domaine 3.
Dossiers de formation des agents de SETA / GSF (agents d'assistance en escale, superviseur et gestionnaire de la sûreté)
Plan de formation et dossiers de formation des agents de sûreté ICTS
Décision d'approbation des cours
Programmes de sûreté des occupants côté piste (VAL DE LOIRE AVIATION, TOURS AERO CLUB, TECHNOCOPTER, Hangar n°
Projet de comptes-rendus des réunions du Comité Opérationnel de Sûreté du 29 octobre 2013



## ANNEXE D

### Glossaire des acronymes utilisés

Exemplaire DSAC/SUR



ACRONYME	SIGNIFICATION
ADS	Agent De Sûreté
BA 705	Base aérienne 705
BGTA	Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
CLS	Comité Local de Sûreté
CP	Côté Piste
CV	Côté Ville
DAA	Delivery At Aircraft (bagage cabine retiré pour des raisons de sécurité)
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
ETD	<i>Explosive Trace Detection equipment</i> (Équipement de détection de traces d'explosifs)
GTA	Gendarmerie des transports aériens
HHMD	<i>Hand-Held Metal Detection</i> (détecteur de métaux portatif ou magnétomètre)
IF	Inspection/Filtrage
IFPBC	Inspection/Filtrage des Passagers et des Bagages Cabine
IFBS	Inspection/Filtrage des Bagages de Soute
LAG	<i>Liquids, Aerosols and Gels</i> (Liquides, Aérosols et Gels)
LEDS	<i>Liquid Equipment Detection Systems</i>
LUE	Lieu à Usage Exclusif
MMA	Membre de la Mission d'Audit
PAC	Plans d'Actions Correctives
PAF	Police Aux Frontières
PAR	Poste d'accès Routier
PARIF	Poste d'Accès Routiers avec Inspection Filtrage
PIF	Poste d'Inspection Filtrage
PCZSAR	Partie Critique de la Zone de Sûreté de Sûreté à Accès Réglementé
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PNCQ	Programme National de Contrôle de la Qualité
PNR	<i>Passenger Name Record</i> (Dossier réservation passager)
PNT	Personnel Navigant Technique
PNC	Personnel Navigant commercial
PSA	Programme de Sûreté d'Aérodrome
PSEA	Programme de Sûreté de l'Exploitant d'Aérodrome
RIC	Relevé Intermédiaire des Constatations
RMA	Responsable de Mission d'Audit
RX	<i>X-ray equipment</i> (équipements de radioscopie)
SPAF	Service de la Police Aux Frontières
SGITA	Système de Gestion Informatisé des Titres Aéroportuaires
STEB	<i>Security Tamper-Evident Bag</i> (sac à témoin d'intégrité)
TCA	Titre de Circulation Aéroportuaire
TIP ou PIM	<i>Threat Image Projection</i> (Projection d'images fictives ou d'images de menace)
TSO	Test en Situation Opérationnelle
WTMD	<i>Walk-Through Metal Detection</i> (Portique de détection de masses métalliques)
ZD	Zone Délimitée
ZEC	Zone d'Évolution Contrôlée (ligne de couleur rouge de 15 cm de large située à au moins 7,50 m de tout point de l'avion)
ZSAR	Zone de Sûreté à Accès Réglementé