



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Sécurité

Question écrite n° 43069

Texte de la question

M. Roland Blum interroge M. le ministre de l'intérieur sur la fiabilité des systèmes de sécurité mis en place dans les aéroports. En effet, à la suite d'événements récents, tels que l'explosion en vol du Boeing de TWA, on peut légitimement s'interroger sur la sécurité dans les aéroports internationaux en raison de la recrudescence du terrorisme international. Certes, en France, comme ailleurs, on ne peut que se féliciter des fouilles faites sur les passagers, mais que se passe-t-il au-delà de l'enregistrement des passagers et des bagages ? Le ministre peut-il indiquer les mesures mises en place pour le contrôle des bagages au-delà de l'enregistrement jusqu'à leur mise en place dans la soute de l'avion, et celles concernant le personnel des aéroports travaillant au sol ? Il en est de même pour l'accès aux avions par des personnes étrangères à l'aéroport. En ce domaine, l'expérience du hold-up réalisé en plein jour sur une piste de l'aéroport de Perpignan à l'encontre d'un avion d'Air Inter Europe est de nature à démontrer que les aéroports français sont de véritables « passoires » et que en définitive, un terroriste pourrait fort bien venir déposer une bombe dans les soutes ou dans la cabine à l'insu des services de sécurité. À une époque où le transport aérien est en constant développement, les Français doivent savoir les moyens mis en place par Gouvernement pour assurer leur sécurité. Il lui demande de fournir toutes explications à ce sujet.

Texte de la réponse

Depuis plusieurs années, le gouvernement français, soucieux d'améliorer le niveau de sûreté du transport aérien, a développé une politique active de sécurité et de sûreté sur l'ensemble des aéroports métropolitains. Les procédures de contrôle mises en œuvre par la France répondent en tous points aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et placent, dans ce domaine, notre pays à la tête des principaux pays industrialisés. Certaines des mesures mises en œuvre dans ce cadre existent depuis longtemps. Ainsi en est-il de l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages à main qui est pratiquée à un taux de 100 %, tant sur les vols internationaux que sur les vols domestiques. La modernisation des appareils de contrôle à rayons X est en cours et la loi no 96-151 du 26 février 1996 va permettre, par le recours à des personnels privés, un renforcement des moyens humains. En ce qui concerne les bagages de soute, l'ensemble des compagnies aériennes appliquent, à tous les vols, le contrôle de rapprochement qui permet de vérifier que tout bagage mis en soute appartient bien à un passager présent à bord. Le contrôle physique des bagages de soute, qui fait l'objet d'une recommandation de l'OACI, complète cette disposition en fonction de l'appréciation de la menace établie par les services de police. De nouvelles mesures ont été également engagées afin de renforcer le dispositif existant. Le contrôle des accès a été mis en œuvre en 1995. L'accès aux zones sensibles des aéroports est désormais strictement limité aux personnels qui y exercent une activité permanente. Ces personnels doivent obligatoirement être porteurs d'un titre de circulation dont la délivrance est subordonnée aux résultats d'une enquête de police. Un vaste programme d'équipement en machines de détection d'explosifs, d'un montant de 1,250 milliard de francs, a été amorcé. Dix-sept de ces machines ont d'ores et déjà été commandées et seront installées dans les mois qui viennent. Enfin, les contrôles internes permettant aux forces de police de vérifier le bon fonctionnement du dispositif de sûreté et le respect des différentes procédures sur les

aéroports français seront accrus.

Données clés

Auteur : [M. Blum Roland](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43069

Rubrique : Aéroports

Ministère interrogé : intérieur

Ministère attributaire : intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 septembre 1996, page 5021

Réponse publiée le : 4 novembre 1996, page 5790