



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 98668

Texte de la question

M. Jean-Jacques Urvoas attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration sur les failles des systèmes de sécurité des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et de Marseille-Provence, révélées par des journalistes qui, en novembre 2010, sont parvenus à introduire une arme à bord de deux avions. Il lui demande d'abord quelles mesures ont été prises par les autorités afin que de tels dysfonctionnements ne se reproduisent plus. Il l'interroge ensuite sur les raisons profondes qui pourraient expliquer cette inquiétante carence des dispositifs de contrôle des passagers : faut-il y voir la conséquence du transfert à des sociétés privées des missions de sécurité dans les aéroports, sachant que ces sociétés, de l'avis général, souffrent d'importantes lacunes dans le système de formation de leurs personnels, d'un manque évident de professionnalisation et d'un développement volontiers anarchique ? Dans ces conditions, le Gouvernement envisage-t-il un retour de ces missions dans le giron public, comme c'est le cas aux États-unis ? À défaut, il lui demande quelles dispositions il prévoit afin de renforcer l'encadrement des sociétés privées aujourd'hui compétentes en la matière.

Texte de la réponse

Les contrôles de sûreté effectués dans les aéroports sont réalisés par des entreprises spécialisées, sur la base des textes réglementaires d'origine nationale ou européenne et d'un cahier des charges élaboré par les donneurs d'ordre (compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroport, sociétés de fret...). Les matériels qu'elles utilisent sont aux meilleurs standards mondiaux, agréés par les services de l'État et testés à chaque prise de service. Les agents qu'elles emploient font l'objet d'un double agrément visant à garantir leur moralité et sont astreints à une obligation de formation initiale et continue sanctionnant les aptitudes et compétences professionnelles. Un sujet diffusé récemment par France Télévisions jette malheureusement un trouble sur le sérieux des mesures et peut, de ce fait, nuire à leur aspect dissuasif. C'est d'autant plus regrettable que les conditions de réalisation de ce reportage n'ont pas pu être clarifiées. Concernant la qualification des personnels de sûreté, l'État a mis en place des dispositions réglementaires afin de s'assurer de la fiabilité du processus d'acquisition et de maintien des compétences techniques des agents de sûreté. Ainsi, le décret 2005-1122 du 6 septembre 2005, pris en application de l'article 101 de la loi 2003-239 pour la sécurité intérieure, dispose que préalablement à toute embauche, les agents de sûreté doivent justifier de leur aptitude professionnelle. Pour les agents de sûreté aéroportuaire, le certificat de qualification professionnelle est délivré par la Commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle des entreprises de sécurité (CPNEFP), à l'issue d'une formation initiale d'une durée de 71 heures et sous réserve de réussite à l'évaluation des connaissances réalisée à son terme. Après l'embauche et selon les fonctions qu'il aura à remplir, l'agent de sûreté doit bénéficier d'une formation spécifique. À l'issue et pour répondre aux toutes dernières exigences européennes dans ce domaine, il devra également être certifié par ou pour le compte de l'autorité compétente, en l'occurrence la direction générale de l'aviation civile. Les différents ministères concernés mènent actuellement des travaux afin que cette disposition puisse être mise en place au cours du 1er semestre 2011. Enfin, conformément au point 11.5 du règlement (UE) du 4 mars 2010, la vérification des compétences des formateurs privés, entamée

au cours du dernier semestre 2010, se poursuivra pour aboutir à leur recertification selon les modalités définies par la Commission européenne. De plus, à terme, le contenu des formations dispensées devra également faire l'objet d'une approbation formelle par la direction générale de l'aviation civile. Au quotidien, les services de police et de gendarmerie contrôlent et s'assurent du respect de l'application des normes européennes ainsi que des mesures de sûreté élaborées par l'État. Ce contrôle porte, d'une part, sur la vérification de l'effectivité de la mesure et, d'autre part, sur l'évaluation de la qualité de la mise en oeuvre. Depuis 2002, en cas de manquement à l'application des mesures de sûreté, les préfets peuvent, sur la base de l'article R. 217-1 du code de l'aviation civile, prononcer à l'encontre des personnes physiques ou morales des amendes administratives d'un montant maximum de 7 500 euros. Par ailleurs, dans le cadre des modifications du cadre réglementaire en cours et sur proposition du ministère de l'intérieur, l'actuel projet de décret prévoit d'étendre ce dispositif de sanctions en cas de manquement aux obligations relatives au niveau de performance auquel les sociétés de sûreté sont astreintes. Ce niveau de performance est évalué à partir des tests en situation opérationnelle effectués par les services de l'État. Les entreprises de sûreté qui, dans la plupart des cas, sont tenues par leur cahier des charges à l'exercice d'un auto-contrôle de la qualité des prestations, font en outre l'objet de contrôles de la part des donneurs d'ordre, des services de l'État (police aux frontières, gendarmerie des transports aériens, douanes, services de la DGAC) et des inspecteurs de la Commission européenne (contrôles in situ, tests en situation opérationnelle...). Pour toutes les défaillances qui pourraient être constatées au cours de ces audits, des actions correctives, élaborées en fonction des spécificités de chaque aéroport et validées par le préfet territorialement compétent, doivent être mises en place dans des délais resserrés par la personne morale concernée. Au besoin, une vérification complémentaire est réalisée a posteriori. Enfin, la sûreté aéroportuaire repose sur une multiplicité et une redondance des mesures de précautions ou des contrôles dont l'inspection-filtrage des passagers n'est qu'une partie. Cette redondance est mise en place afin de pallier un éventuel manquement dans la chaîne. La sûreté aérienne et aéroportuaire est un des aspects de la sécurité nationale. Aussi, l'externalisation opérée depuis la loi du 26 février 1996 a toujours été encadrée et complétée par l'action de l'État dans le cadre de ses missions régaliennes et ne constitue à aucun moment un désengagement de l'État. Il faut ainsi rappeler que les agents de sûreté agissent sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes. Il va de soi que la présence dans les aérogares, dans les zones de tri bagages, sur les pistes et autour des avions, de fonctionnaires de police ou de militaires de la gendarmerie nationale, voire de douaniers, contribue à la cohérence et à l'efficacité du dispositif général. À cela s'ajoute la sécurisation des plates-formes opérée dans le cadre des dispositions du plan Vigipirate et l'engagement des forces de police dans certaines missions de sûreté aérienne comme les gardes armés à bord des aéronefs. Il n'est pas dans les intentions de l'État de se retirer des missions qu'il exerce aujourd'hui. Si les États-Unis ont décidé dans l'urgence, après le 11 septembre 2001, de confier les missions de contrôle à la TSA (Transportation Security administration), ils conduisent actuellement, sur plusieurs aéroports, des expérimentations de retour de ces activités au secteur privé.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Urvoas](#)

Circonscription : Finistère (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 98668

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

Ministère attributaire : Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 janvier 2011, page 642

Réponse publiée le : 3 mai 2011, page 4553