



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## aéroports

Question écrite n° 11545

### Texte de la question

M. Thierry Lazaro attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les investigations de deux reporters de l'émission "Envoyé spécial", diffusée en 2011 sur France 2, qui semblaient mettre en évidence des failles dans les systèmes de sécurité de deux de nos aéroports, ceux de Roissy et de Marseille. Compte tenu des menaces terroristes permanentes qui pèsent sur notre pays, il lui demande s'il est dans les intentions du Gouvernement de procéder à un audit des systèmes de sécurité des zones aéroportuaires et, dans l'immédiat, de lui préciser les mesures qui peuvent être prises pour pallier les défaillances rapportées.

### Texte de la réponse

Les contrôles de sûreté effectués dans les aéroports sont réalisés par des entreprises spécialisées, sur la base de normes d'origine nationale ou européenne et d'un cahier des charges élaboré par les donneurs d'ordre (entreprises de transport aérien, gestionnaires d'aéroport, sociétés de fret...). Les matériels qu'elles utilisent sont aux meilleurs standards mondiaux, agréés par les services de l'Etat 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. 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'Etat 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. Un sujet diffusé en 2011 par France Télévisions a malheureusement jeté un trouble sur le sérieux des mesures et peut, de ce fait, nuire à leur aspect dissuasif. Concernant la qualification des agents de sûreté, l'Etat a mis en place des dispositions réglementaires afin de s'assurer de la fiabilité du processus d'acquisition et de maintien des compétences techniques. Ces personnels doivent, avant toute embauche, justifier de leur aptitude professionnelle (décret n° 2005-1122 du 6 septembre 2005). 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, à l'issue d'une formation initiale d'une durée de soixante et onze 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. Pour répondre aux dernières exigences européennes, les dispositions légales permettant de s'assurer de la fiabilité du processus d'acquisition et de maintien des compétences techniques des agents de sûreté ont été récemment renforcées et prévoient dorénavant la certification des agents de sûreté et des formateurs par l'autorité compétente, ainsi que l'approbation préalable par la direction générale de l'aviation civile du contenu des cours (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 ; arrêté du 21 septembre 2012 relatif à la formation pour la sûreté de l'aviation civile ; arrêté ministériel 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). Par ailleurs, la vérification des antécédents des agents de sûreté s'effectue désormais avant l'entrée en formation.

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'Etat (police aux frontières, gendarmerie des transports aériens, douanes, direction générale de l'aviation civile) 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. 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'Etat. Ce contrôle porte, d'une part, sur l'effectivité de la mesure et, d'autre part, sur l'évaluation de la qualité de la mise en oeuvre. En cas de manquement à l'application des mesures de sûreté, les préfets peuvent prononcer à l'encontre des personnes physiques ou morales des amendes administratives d'un montant maximum de 7 500 euros. Ce dispositif a été étendu par le décret n° 2012-832 du 29 juin 2012 relatif à la sûreté de l'aviation civile, qui permet au préfet de sanctionner les personnes morales en cas de défaillance révélée à l'occasion des tests réalisés par les services de l'Etat pour vérifier le niveau de performance auquel les sociétés de sûreté sont astreintes. La sûreté aéroportuaire repose ainsi sur une multiplicité et une redondance (afin de pallier un éventuel manquement dans la chaîne) des mesures de précaution et des contrôles, dont l'inspection-filtrage des passagers n'est qu'une partie. Pour garantir l'efficacité de la sûreté face aux nouvelles menaces et à la croissance du trafic, de nouvelles technologies et techniques de détection pour le contrôle des passagers sont également développées. Des expérimentations ont été lancées pour améliorer l'inspection-filtrage des personnes. Il en est ainsi, par exemple, du portail à ondes millimétriques (dit « scanner de sûreté »), autorisé par le règlement (UE) n° 1141/2011 du 10 novembre 2011 et par l'ordonnance n° 2012-289 du 1er mars 2012 relative à la sûreté de l'aviation civile. Il est en cours d'expérimentation sur la plate-forme aéroportuaire de Nice. Des travaux ont également été engagés concernant « l'analyse comportementale du passager », mesure complémentaire de sûreté destinée à identifier un passager susceptible de présenter un risque pour la sûreté aérienne par rapport à une norme de référence préalablement établie. Validé en juillet dernier par la commission interministérielle de la sûreté aérienne, ce concept devrait prochainement faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat. Des réflexions sont également en cours pour développer une sûreté fondée sur le risque. Une analyse du risque présentée par le fret et les gels et liquides est déjà réalisée par l'Union européenne. A terme, l'analyse du risque permettra d'adapter les mesures de sûreté à la typologie des vols, des passagers, en tenant compte de la menace et du contexte national et local. A l'instar de ses principaux partenaires, la France est en train de se doter d'une structure qui réalisera une analyse sectorielle du risque pour le transport aérien. Enfin, il va de soi que la présence dans les aéroports, dans les zones de tri des bagages, sur les pistes et autour des aéronefs de fonctionnaires de police ou de militaires de la gendarmerie nationale, ainsi que de douaniers, contribue à la cohérence et à l'efficacité du dispositif général. A cela s'ajoutent la sécurisation des plates-formes opérée dans le cadre du plan Vigipirate et l'engagement des forces de police et de gendarmerie dans certaines missions de sûreté aérienne comme les gardes armés à bord des aéronefs.

## Données clés

**Auteur :** [M. Thierry Lazaro](#)

**Circonscription :** Nord (6<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 11545

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Intérieur

**Ministère attributaire :** Intérieur

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [20 novembre 2012](#), page 6653

**Réponse publiée au JO le :** [12 février 2013](#), page 1627