



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

terrorisme

Question écrite n° 42879

Texte de la question

M. Jérôme Rivière appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales sur la sécurité et la sûreté dans les aéroports et sur les vols aériens. Dans la question écrite n° 31-954 parue le 20 janvier 2004 au Journal officiel, il attirait son attention sur la refonte du plan Vigipirate. Le Premier ministre a pu lui répondre que, depuis mars 2003, la refonte du plan Vigipirate assurait « une surveillance particulière dans les gares et les aéroports ». Toutefois, le rapporteur sur les transports aériens, de Charles de Courson, a fait tester, de juin à septembre 2003, l'efficacité du système de détection d'armes, d'explosifs et de détonateurs dans les aéroports français. Le bilan paru en juin 2004 est inquiétant, car un individu a réussi à insérer des armes sur la totalité des vols prévus, à savoir douze. Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser comment il compte réorganiser le système anti-terroriste déployé dans les transports en communs et particulièrement dans les aéroports afin d'améliorer ce résultat.

Texte de la réponse

La sûreté du transport aérien est la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Le dispositif mis en oeuvre en France vise à permettre le contrôle des passagers et de leurs bagages à main ; des bagages de soute, du fret, des accès en zone réservée des aérodromes. Il est placé sous la tutelle de quatre administrations (la direction générale de l'aviation civile qui coordonne l'ensemble du dispositif, la police nationale pour l'inspection filtrage des passagers, la gendarmerie des transports aériens qui contrôle la zone réservée et les bagages en régime national et la douane pour le contrôle du fret et des bagages de soute en régime international). Depuis les attentats du 11 septembre 2001, l'ensemble des mesures a été considérablement renforcé. S'agissant de l'inspection filtrage des passagers, la sensibilité des portiques de détection des masses métalliques a été augmentée et un pourcentage très important des passagers est désormais soumis à un examen complémentaire. Pour les bagages à main, ils sont soumis à 100 % à une inspection par appareil à rayons X. En complément, par note du 21 mai 2003 adressée aux préfets, la direction générale de l'aviation civile, autorité compétente en matière de sûreté du transport aérien, demande que 50 % des bagages à main des passagers en moyenne sur l'ensemble des vols fassent l'objet d'une fouille. Tous les bagages de soute subissent un contrôle à 100 % au moyen d'équipements de détection de la dernière génération. Aéroports de Paris a complété cet équipement par la mise en place d'équipes cynotechniques (80 au total, à l'issue des formations nécessaires). Pour le fret, des procédures spécifiques permettant de s'assurer que les colis embarqués ont été contrôlés en amont, sur le lieu de production ou de chargement, avaient été adoptées avant le 11 septembre 2001. Elles ont été renforcées par la loi du 3 janvier 2002 sur la sécurité des infrastructures de transport. Enfin, le contrôle des accès en zone réservée des aéroports a été renforcé. Le nombre des points d'accès a été diminué et l'inspection filtrage des personnels a été systématisée. Aéroports de Paris a installé des équipements permettant une vérification systématique des badges d'accès portant sur la date et la zone de validité ainsi que sur la photo du titulaire, mettant en oeuvre, à chaque passage, une interrogation du fichier central des autorisations d'accès. De plus, afin de rendre encore plus fiables les contrôles de validité et d'authenticité des badges, l'utilisation de la biométrie (empreinte digitale) a été retenue à Roissy et Orly. Des tests en vue du développement de systèmes équivalents sur les autres aéroports français sont en cours.

Parallèlement, les compagnies aériennes ont été tenues de renforcer les contrôles d'accès aux aéronefs, tant pour les passagers que pour les personnels qui travaillent à l'intérieur. Par ailleurs, les autorités françaises peuvent décider de faire accompagner certains de ces vols par des gardes armés. Ce dispositif, limité dans la durée, est mis en place de manière ponctuelle, sur des vols signalés. Cela étant, la décision de déployer des gardes armés à bord de vols réguliers doit rester justifiée par l'obtention de renseignements qui auront été transmis aux autorités françaises par les services spécialisés. Pour l'heure, le GIGN et le RAID prennent en charge cette mission. Il n'est pas encore question de créer un service spécialisé de gardes armés au sein de la direction générale de la police nationale. Ces mesures générales sont complétées par des instructions particulières pour tous les vols à destination des Etats-Unis (et Israël), qui se déclinent comme suit : sélection, au moyen d'un questionnement approfondi de tous les passagers et d'une observation de leur comportement, des personnes se présentant à l'enregistrement qui devront être soumises à des modalités de contrôle renforcées lors de l'inspection filtrage (fouille manuelle du bagage de cabine et palpation de sécurité systématique du passager). Les critères de sélection sont par exemple, absence de renseignement précis sur l'objet du voyage, la méconnaissance du contenu du passeport présenté, un mode de paiement inhabituel, une nervosité excessive etc. ; inspection filtrage par sondage des passagers et des bagages de cabine par 5 personnes affectées exclusivement à cette tâche, dans les passerelles d'embarquement ; depuis la fin de la fouille de sûreté jusqu'au départ de l'aéronef surveillance de l'aéronef par deux personnes dédiées exclusivement à cette tâche, inspection filtrage des personnes qui montent à bord et des objets qu'elles transportent, surveillance de l'activité des personnels à bord de l'avion par une personne affectée exclusivement à cette tâche depuis la fin de la fouille de sûreté jusqu'à la prise en compte de l'aéronef par l'équipage ; mise à disposition du service désigné par le préfet exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, de la liste finale des passagers, à la fermeture de l'enregistrement. Ce dispositif de prévention, visant principalement à détecter des objets dangereux pour la sûreté ou la sécurité d'un vol, est complété, en amont, par un dispositif de collecte de renseignements opérationnels dans le cadre de la lutte anti-terroriste. Ces informations sont recueillies par les services spécialisés et par la police aux frontières à l'occasion des contrôles qu'elle opère lors du franchissement des frontières. Dans ce cadre, il convient d'insister sur le travail effectué par les fonctionnaires de la PAF en matière de détection de faux documents et de lutte contre la criminalité transfrontière. Afin d'améliorer leur efficacité, les aubettes de contrôle transfrontière ont récemment été dotées d'appareils de lecture automatique des documents de voyage permettant une connexion automatique aux fichiers de police et fournissant une aide à la détection des fraudes. Il convient enfin de souligner que le niveau de la sûreté du transport aérien en France est d'un niveau comparable voire supérieur à celui des autres États de l'Union européenne mais également des États-Unis, comme les équipes d'inspections de Transportation Security Administration (TAS) l'ont constaté lors de leurs inspections à Roissy à la fin de 2003. Dans ce contexte, il faut rappeler que les tests réalisés par monsieur Naudin n'étaient pas fondés sur les pratiques définies par les services techniques chargés de vérification des appareils de détection (tel le service technique des bases aériennes de la direction générale de l'aviation civile), ce qui pose la question de leur fiabilité. Il est par exemple impossible de déterminer précisément quels engins l'intéressé a utilisé et les comptes rendus qu'il présente sont sujets à caution : il fait état de l'échec d'un test de détection à l'embarquement d'un vol au départ de Bordeaux-Mérignac alors que la main courante du poste d'inspection filtrage mentionne la découverte du leurre. Enfin, s'agissant des autres moyens de transport, il convient de signaler qu'à la suite des attentats de Madrid, les autorités ont renforcé la surveillance des installations ferroviaires et ont mis en place des dispositifs d'accompagnement de certains trains, sur des liaisons jugées sensibles. Au niveau portuaire, depuis le 1er juillet 2004 des mesures de sûreté à l'embarquement des ferries assurant des liaisons internationales, en application du code international de sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), sont mises en oeuvre. En outre, en réaction aux attentats terroristes meurtriers perpétrés en France depuis la décennie 1980, les autorités françaises ont mis en place le Plan Vigipirate, plan gouvernemental d'alerte et de prévention. Ce dispositif de sécurité, souple d'emploi et fondé sur des niveaux de couleur permet d'augmenter ou de réduire en fonction de l'évaluation de la menace les mesures envisagées, prenant en compte toutes les formes d'agressions (chimiques, biologique nucléaire, informatiques) et principalement sur des cibles telles que les transports en commun : aéroports, réseaux ferrés, RER-Métropolitain, ainsi que la mise en place de mesures de renforcement des patrouilles en tout lieu jugé opportun (gares, chantier aéroports, souterrains...). Ce système préventif a été complété sur le plan judiciaire par des textes législatifs tels que les lois du 9 septembre 1986 spécifiques à la lutte anti-terroriste, du 15 novembre 2001 dite « Loi relative à la Sécurité Quotidienne », du 9 septembre 2002 et 18 mars 2003 dite « Loi de Sécurité Intérieure ». S'agissant de la responsabilité propre de la gendarmerie, la réorganisation en cours d'achèvement de la GTA (Gendarmerie des transports aériens) vise à

apporter une réponse mieux adaptée à l'évolution de ses missions en matière de sûreté et de sécurité des transports aériens. Son action est renforcée par des unités de gendarmerie mobile et des forces armées pour la surveillance de la périphérie des aéroports et la protection des aéronefs sensibles (garde des aéronefs et protection contre les MANPADS - Man Portable Air Defense System - par la mise en place de blindés armés aux abords des zones « à risque »).

Données clés

Auteur : [M. Jérôme Rivière](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42879

Rubrique : Ordre public

Ministère interrogé : intérieur

Ministère attributaire : intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 juin 2004, page 4874

Réponse publiée le : 21 septembre 2004, page 7382