



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 99787

Texte de la question

Mme Delphine Batho alerte M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration suite au reportage de l'émission "Envoyé spécial" de France 2 concernant les failles existantes dans la sécurité aéroportuaire. Dans cette enquête intitulée « Police privée : la sécurité au rabais » les deux journalistes montrent qu'ils ont, à deux reprises, réussi à faire passer une arme à feu à bord des avions, et ce à des dates où le niveau d'alerte était élevé en raison de menaces terroristes récentes. De ce fait, sont mises en lumière les failles des prestataires privés de sécurité. En effet, depuis 1996 en France, la police de l'air et des frontières (PAF) n'est plus en charge des barrages de sécurité, à la différence des États-unis où le contrôle est réalisé par un corps de fonctionnaires assermentés et formés par l'État fédéral. De ce fait les gestionnaires des aéroports délèguent les missions de contrôle des passagers et des bagages à des sociétés prestataires. Les agents de ces entreprises disposent d'un diplôme d'agent de sûreté reconnu par l'État après avoir suivi une formation de quatorze jours, qui varie selon les centres de formation. En outre ce diplôme paraît parfois délivré dans des conditions douteuses. Suite à l'attentat manqué du vol n° 253 le 25 décembre 2009, le ministre de l'intérieur avait souhaité durcir le contrôle des passagers. Pourtant, force est de constater que des failles existent dans les dispositifs de sécurité des aéroports. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir indiquer, d'une part, les mesures d'urgence prises par le Gouvernement pour remédier à cette situation sans délais et, d'autre part, les dispositions qui vont être prises pour que l'État encadre et contrôle réellement l'exécution des missions de sécurité confiées à des prestataires privés.

Texte de la réponse

Le reportage diffusé récemment par France Télévisions a mis en évidence certains dysfonctionnements qui peuvent exister mais qui ne sont pas représentatifs du fonctionnement de la majorité des entreprises privées qui agissent dans le cadre, notamment, de missions de surveillance et de protection. Néanmoins, dans ce secteur d'activité qui touche aux libertés publiques et qui est en développement rapide, il n'est pas acceptable de laisser perdurer ce type de dérives. C'est pourquoi l'État, en accord avec les organisations patronales représentatives de la profession, s'est donné les moyens d'améliorer le contrôle des professions de la sécurité privée : le décret 1073 du 10 septembre 2010 a institué, pour une durée de trois ans, un délégué interministériel à la sécurité privée : il a pour mission de veiller à la transparence et au respect des règles qui s'imposent au monde de la sécurité privée. Il en est la vigie et peut, à ce titre, saisir toute instance de contrôle, en cas de manquement ou de risque touchant ce secteur d'activité. Il a pour mission de s'attacher plus particulièrement à la professionnalisation des métiers de la sécurité. La LOPPSI prévoit la mise en place du CNAPS (Conseil national des activités privées de sécurité) : outil de contrôle et de discipline de la profession, il devrait se mettre en place courant 2011 pour entrer en fonctionnement dès le début 2012. Ce sera un outil de police administrative, de contrôle et de discipline dans lequel l'État sera majoritaire et dont il impulsera l'action mais qui sera financé par la profession. Sur le cas précis de la sûreté aéroportuaire, certains principes de fonctionnement doivent être utilement rappelés. 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. Concernant la qualification des personnels, l'État a mis en place des dispositions réglementaires afin de s'assurer de la fiabilité du processus d'acquisition et de maintien de leurs compétences techniques - décret 2005-1122 du 6 septembre 2005, pris en application de l'article 101 de la loi 2003-239 pour la sécurité intérieure -. 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 1^{er} 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 re-certification selon les modalités définies par la Commission européenne. 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. 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...). 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. Le reportage cité 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.

Données clés

Auteur : [Mme Delphine Batho](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99787

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 : 8 février 2011, page 1151

Réponse publiée le : 3 mai 2011, page 4560