

# La place des opérateurs dans la gouvernance de la sûreté du transport aérien : l'exemple de l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages

Matthieu Gualino

## ► To cite this version:

Matthieu Gualino. La place des opérateurs dans la gouvernance de la sûreté du transport aérien : l'exemple de l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages. Cahiers de la Sécurité, Institut national des hautes études de sécurité, 2005-2013, 2012, pp 74-79. hal-01021631

**HAL Id: hal-01021631**

**<https://hal-enac.archives-ouvertes.fr/hal-01021631>**

Submitted on 8 Sep 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La place des opérateurs dans la gouvernance de la sûreté du transport aérien :  
l'exemple de l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages

Matthieu GUALINO

Résumé de l'article :

La sûreté du transport aérien est définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale comme la combinaison des mesures, des moyens matériels et humains destinés à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. En vue d'assurer la sûreté du transport aérien, les autorités compétentes ont été amenées à adopter des décisions visant à réduire le risque malveillant. Parmi ces mesures, l'inspection filtrage est celle qui consiste à la mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, substances ou articles dangereux que des passagers souhaiteraient introduire dans une enceinte aéroportuaire ou dans un aéronef à des fins criminelles. En France, la mise en œuvre de cette mesure a été confiée à des agents de sûreté issus de sociétés privées. Cet article aura pour intérêt de présenter le contexte et les modalités de la délégation de cette mission régaliennne.

Si le premier défi qu'ont eu à connaître les pionniers de l'aviation fut de réunir les connaissances techniques et scientifiques qui permettraient de faire décoller et atterrir un aéronef dans des conditions de sécurité maximales, le second que nous connaissons aujourd'hui, est de prévenir les atteintes que des individus mal intentionnés pourraient porter à l'appareil, à ses passagers ou aux infrastructures dédiées à leur accueil. Cette idée de protection contre des actes malveillants et intentionnellement commis est définie par l'organisation de l'aviation civile internationale par le terme de sûreté du transport aérien. Ainsi au sens de l'institution, la sûreté désigne « *la combinaison des mesures, des moyens matériels et humains destinés à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite<sup>1</sup>* ».

---

<sup>1</sup> L'organisation de l'aviation civile internationale définit les actes d'intervention illicite comme des actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) : capture illicite d'un aéronef ; destruction d'un aéronef en service ; prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ; intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ; introduction à bord d'un aéronef ou

Si l'on considère que le terme de gouvernance renvoie à une nouvelle forme de régulation collective moins centralisée et donc plus en adéquation avec le caractère transnational du transport aérien, les décisions relatives à la sûreté s'intègrent parfaitement dans cette dimension. En effet, il est à noter que la réglementation en la matière se développe depuis les années mille neuf cent soixante<sup>2</sup> sur la base de décisions internationales. Elle se complète nationalement et s'adapte localement tissant ainsi un réseau de décisions en adéquation les unes aux autres, ajustées aux contraintes divergentes d'un État et d'un aéroport à un autre.

Par ailleurs, beaucoup de chercheurs voient dans la gouvernance le processus par lequel l'État n'est plus seul acteur de sa politique, et s'appuie sur les compétences et les ressources du secteur privé pour répondre aux attentes sociétales. Là aussi, la sûreté du transport aérien s'est avérée être précurseur. Au sens de la réglementation européenne, les États membres possèdent la possibilité de déléguer la mise en œuvre de l'intégralité des mesures préventives aux opérateurs<sup>3</sup>. Cette inscription dans le droit européen opérée au lendemain des attentats du 11 septembre 2001 n'est que la reconnaissance de pratiques, certes non systématiques, mais qui avaient cours par exemple en France depuis le milieu des années mille neuf cent quatre-vingt dix et qui avaient déjà fait l'objet d'une inscription dans la réglementation nationale. Il y a donc dorénavant une réelle coproduction de sûreté dans laquelle les

---

dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ; utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ; communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

<sup>2</sup> En réaction à de nombreux détournements d'aéronefs, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a entamé ses premières réflexions sur les moyens de prévenir de tels actes à compter des années 1960. En 1974 est parue la première version de l'annexe 17 à la convention de Chicago dédiée à la sûreté du transport aérien.

<sup>3</sup> Pour chaque domaine, la réglementation européenne liée à la protection du transport aérien contre les actes malveillants laisse le libre choix aux états membres de désigner l'entité publique ou privée en charge de la mise en œuvre de la mesure de sûreté.

instances et autorités publiques assurent la transcription dans le droit interne des exigences internationales, l'établissement d'une doctrine nationale et le contrôle de la mise en œuvre des mesures. D'un autre côté, des sociétés privées sont chargées de mettre en œuvre les décisions.

En France, la mise en œuvre de la quasi-intégralité<sup>4</sup> des mesures préventives de sûreté est déléguée aux exploitants d'aéroports, compagnies aériennes, opérateurs intervenants dans la chaîne d'approvisionnement du fret et aux autres entités auxquelles s'appliquent des mesures visant à prévenir des actes malveillants. Ainsi l'article L6341-2 du code des transports précise que « *les mesures prescrites en application du règlement européen (...) sont mises en œuvre, sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné* », par ces entreprises « *chacune dans son domaine d'activité* ».

Parmi l'ensemble des mesures ayant fait l'objet d'une délégation aux opérateurs, il en demeure une pour laquelle le contrôle et l'encadrement de la mise en œuvre restent très importants. Aussi, l'inspection filtrage est la mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite<sup>5</sup>. Chaque passager est soumis à l'inspection filtrage avant d'avoir accès à la salle d'embarquement et avant d'accéder à l'appareil. Les conditions de mise en œuvre de cette mesure se sont considérablement renforcées depuis les attentats du 11 septembre 2001 avec la mise à jour de

---

<sup>4</sup> Citons ici l'exemple de la vérification des antécédents qui consiste à s'assurer que la moralité de la personne mais aussi que son passé judiciaire sont compatibles avec l'exercice d'une profession sur l'emprise d'une plateforme aéroportuaire et qu'en aucun cas cette personne ne représente une vulnérabilité au regard de la sûreté du transport aérien. Cette mesure préventive demeure une prérogative des services de l'Etat.

<sup>5</sup> Définition de l'inspection filtrage donnée par l'OACI dans l'annexe 17 à la convention de Chicago.

nouvelles techniques et méthodes visant à porter atteinte au transport aérien<sup>6</sup>. Devenue systématique, l'inspection filtrage concerne à la fois les passagers, le personnel aéroportuaire, mais aussi l'ensemble des biens et produits qu'ils transportent. L'encadrement juridique de la mise en œuvre de l'inspection filtrage est la conséquence de deux facteurs. Les fouilles et visites de sûreté sont par essence intrusives et un encadrement de leur mise en œuvre est gage de respect du droit des passagers, de respect des libertés individuelles, mais aussi un moyen de protection des personnes les mettant en œuvre. Le second facteur justifiant ce renforcement juridique tient à la nature de la personne en charge de la mise en œuvre. En effet, le système français étant basé sur la délégation aux opérateurs, la mise en œuvre de mesures préventives de sûreté par des services non régaliens a nécessité un encadrement de la délégation et des délégataires.

1/ l'encadrement de la délégation de la mise en œuvre de l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages

Aux termes de l'article L6342-2 du code des transports, « *en vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les officiers et agents de police judiciaire peuvent procéder par tout moyen approprié à la fouille et à la visite des personnes, des bagages (...) pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances ou sortant de celles-ci* ». Sans remonter au contrat social de J. Jacques Rousseau, les individus composant la société ont mis de côté une part de leur liberté en vue de s'assurer une sécurité commune. Historiquement et socialement, il était acquis que cette mission de

---

<sup>6</sup> Depuis 2001, les principales évolutions liées à la prévention du risque ont concerné la liste des objets dont l'emport est interdit ou soumis à restriction (les liquides de plus de 100 ml par exemple).

sécurisation soit assurée par une autorité publique détentrice d'un pouvoir légitime de contrainte. Ce postulat demeure vrai en matière de sûreté puisque comme l'extrait du code des transports nous le montre, le premier acteur encore concerné par la mise en œuvre des fouilles et visites de sûreté reste le détenteur de la force publique.

Néanmoins face à des contraintes économiques et de ressources, l'État ne peut plus à lui seul fournir les moyens nécessaires pour assurer un niveau de sûreté maximal, il a donc dû s'allier avec les opérateurs pour atteindre cet objectif. Cette délégation fut progressive et encadrée. La première étape fut franchie en 1989<sup>7</sup>, en rendant juridiquement possible la mise en œuvre des visites de sûreté applicables aux bagages de soute par des agents, agréés par le procureur de la République, que les entreprises de transport aérien ou les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire auraient pris l'initiative de désigner pour cette tâche. Dès cette date, les premiers agents issus de sociétés privées et affectés à une mission de sécurisation du transport aérien sont apparus dans les aéroports français, il faut tout de même prendre en compte le fait que peu de bagages faisaient l'objet de contrôles à cette époque. Il faut attendre 1996 pour voir la délégation se préciser et s'étendre. En effet, une loi relative aux transports<sup>8</sup> va permettre à « *des agents de nationalité française ou ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne* » de procéder à l'inspection filtrage des bagages destinés à être embarqués dans la soute de l'appareil, mais aussi à la mise en œuvre de certaines mesures relatives au passager. Cependant, les décideurs publics ont voulu atténuer l'impact de cette loi en limitant les pouvoirs des agents privés en matière de visites sur les personnes et les bagages à main, à la simple mise en œuvre des dispositifs

---

<sup>7</sup> Loi n° 89-467 du 10 juillet 1989 tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

<sup>8</sup> Loi n°96-151 du 26 février 1996 relative aux transports.

automatiques de contrôle, à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main<sup>9</sup>. Cette évolution agrandit le champ d'action des agents de sûreté issus de sociétés privées en revanche ne leur octroie qu'un rôle d'assistance des services de l'État qui demeurent seuls détenteurs du pouvoir coercitif et intrusif. Il faut attendre la loi sur la sécurité quotidienne, venue modifier le code de l'aviation civile<sup>10</sup>, pour voir les agents de sûreté issus de sociétés privées autorisés à procéder à des palpations de sécurité sur les passagers et personnels aéroportuaires, mais aussi habilités à ouvrir et fouiller les bagages. Ils peuvent désormais procéder de façon complète à l'inspection filtrage des passagers ainsi que des bagages<sup>11</sup>. Si l'on analyse la construction de cet article, il amène à une première remarque relative au délégataire de la mission d'inspection filtrage. Lorsque, en tant que passagers, nous sommes soumis à ce contrôle, beaucoup pensent que les agents qui mettent en œuvre la mesure sont les délégataires directs des autorités publiques et qu'ils agissent sous leurs ordres directs. Or cette idée reçue est fautive, puisque le délégataire unique de la mise en œuvre de l'inspection filtrage en France est l'exploitant d'aéroport, c'est-à-dire la personne morale chargée de la gestion de la plateforme aéroportuaire. Ainsi sa responsabilité au regard de la sûreté l'oblige à financer les matériels nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté, mais aussi à fournir les ressources humaines indispensables à celle-ci. Toutefois, il lui est laissée la possibilité d'avoir recours à un sous-traitant choisi par appel d'offres et avec lequel une relation contractuelle sera conclue. Cette alternative est aujourd'hui celle

---

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne modifiant l'article L282-8 du code de l'aviation civile abrogé le 1<sup>er</sup> décembre 2010, remplacé par l'article L6342-2 du code des transports.

<sup>11</sup> Extrait de l'article L282-8 du code de l'aviation civile dans sa version de 2002: "Sont également habilités à procéder à ces fouilles et visites, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité française ou ressortissants d'un État membre de l'Union européenne désignés par les entreprises de transport aérien, les exploitants d'aérodromes ou les entreprises qui leur sont liées par contrat."

qui prévaut dans la quasi-intégralité des aéroports français, créant de fait un véritable marché dont le chiffre d'affaires a été estimé en 2010 à 379 millions d'euros<sup>12</sup>, en croissance quasi constante depuis 2002<sup>13</sup>. Une véritable spécialisation s'est opérée dans ce secteur, ainsi des compagnies spécialisées dans la sécurité ou le transport de fonds ont diversifié leur activité en s'inscrivant durablement dans la sûreté aéroportuaire. À côté, des firmes dont la portée est plus régionale, voire locale, ont su s'imposer et fidéliser une clientèle aéroportuaire. Ces considérations demeurent importantes dans la mesure où l'exploitation aéroportuaire et la mise en œuvre de mesures de sûreté initialement détenues par l'État nécessitent une confiance totale dans le délégataire. Une réelle volonté de professionnalisme et d'engagement durable s'est vite imposée pour ces sociétés et s'est traduite par la mise en place d'un syndicat<sup>14</sup> représentatif tentant de promouvoir et de défendre les intérêts d'une profession parfois décriée. La principale critique pour les détracteurs du système actuel consiste à dire que cette mission régaliennne ne peut être efficacement mise en œuvre par une entité privée, car celle-ci poursuivra avant tout un objectif économique. Malheureusement l'autorité publique, en tant qu'acteur, n'a juridiquement pas la possibilité de se prononcer ni de conseiller les exploitants d'aéroports sur le caractère « viable » des propositions de services émises par les sociétés de sûreté. Le rôle des services de l'État a été cantonné à une mission de contrôle. Néanmoins, il est à noter que la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure<sup>15</sup> a créé, un Conseil National des Activités Privées de Sécurité qui est entré officiellement en fonctions le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Cette

---

<sup>12</sup> Données tirées de « *l'enquête de branche sûreté aérienne et aéroportuaire* » menée par l'Institut Européen d'Information et de Conjoncture Professionnelle en Septembre 2011.

<sup>13</sup> Ceci s'explique par la mise en œuvre constante de nouvelles mesures de sûreté entraînant une hausse d'activité.

<sup>14</sup> Syndicat des entreprises de sûreté aérienne et aéroportuaire.

<sup>15</sup> Loi n°2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.



institution est un véritable conseil de l'Ordre des activités privées de sécurité qui aura une vocation administrative (délivrance d'agrément), disciplinaire (le comité pourra prononcer des sanctions financières en cas de faits contraires à la déontologie de la profession), et enfin de conseil et d'assistance aux entreprises. Sa composition mixte, c'est-à-dire publique (policiers et magistrats entre autres), mais aussi privée (personnes issues du milieu de la sécurité et de la sûreté privée), tend à marquer d'une part la position désormais centrale des opérateurs dans la coproduction de sécurité et de sûreté, mais semble aussi marquer la volonté des autorités publiques de prendre une place nouvelle dans la gouvernance. Il est en effet intéressant de noter qu'une autre conséquence de cette délégation et de sa sous-traitance est la scission qui s'est opérée entre « l'État » et le « terrain ». En effet, en ne mettant plus en œuvre directement les mesures, les autorités publiques se sont coupées de l'expérience et de la pratique. Ce manque d'expérience a eu pour effet d'imposer la participation des opérateurs aux discussions préalables à la prise de décisions nationales relatives à la sûreté, caractérisant s'il en est encore besoin la gouvernance de la sûreté du transport aérien.

## 2/ l'encadrement de la profession d'agent de sûreté : gage de performance ?

Au 31 décembre 2010 en France, 9750<sup>16</sup> personnes exerçaient la profession d'agent de sûreté. Cette profession récente a connu une forte expansion depuis le milieu des années mille neuf cent quatre-vingt dix, et semble se stabiliser aujourd'hui. Ce chiffre oscille entre 8500 et 10 800<sup>17</sup> sur la période allant de 2003 à 2010. Le nombre

---

<sup>16</sup> Données tirées de « l'enquête de branche sûreté arienne et aéroportuaire » menée par l'Institut Européen d'Information et de Conjoncture Professionnelle en Septembre 2011.

<sup>17</sup> *Ibid.*

d'agents de sûreté est intimement lié à deux conditions. La première est l'ampleur de la délégation. En effet si le recrutement fut important au début des années 2000, c'est en partie à cause de l'augmentation qualitative et quantitative du panel de mesures déléguées aux exploitants d'aéroports et par ricochet aux sociétés sous-traitantes. Le second facteur influant est le volume de passagers. Ainsi il est intéressant de constater que malgré une délégation plus conséquente entre les années 2001 et 2002, le nombre d'agents n'a pas pour autant connu une augmentation exponentielle en raison de la crise connue par le transport aérien après les attentats du 11 septembre 2001. Aux origines de la profession, la population des agents de sûreté était essentiellement composée d'anciens fonctionnaires de police ou de gendarmes, mais aussi d'anciens professionnels issus du monde de la sécurité. L'accroissement des effectifs a entraîné un encadrement plus précis des conditions de recrutement, mais aussi d'exercice de ces agents notamment dans leur mission d'inspection filtrage.

En France, l'article L6342-2 du code des transports auquel il a déjà été fait référence, précise les conditions d'emploi des agents affectés à cette tâche. La première condition relative à l'emploi des agents chargés des visites et des fouilles est liée à leur nationalité. En effet, toute personne embauchée en tant qu'agent de sûreté, effectuant des fouilles et des visites sur les biens et les personnes, doit être de nationalité française ou ressortissant de l'Union européenne. L'absence de collaboration policière et judiciaire globale est visée ici. Les décideurs politiques ont souhaité éviter la situation dans laquelle un individu défavorablement connu des services de police en dehors de l'union et de fait qui ne pourrait être embauché en qualité d'agent de sûreté en dehors de l'Union postule à un tel emploi en France. La seconde condition imposée est liée à l'obtention d'un double agrément de la part du

représentant de l'État du département dans lequel l'agent exercera et du procureur de la République. Cette mesure vise à s'assurer que le passé judiciaire, mais aussi la moralité de la personne ne sont pas incompatibles avec l'exercice de sa mission. Cet agrément a une validité de cinq ans et est valable sur l'ensemble du territoire. Néanmoins, il ne doit pas être considéré comme acquis puisqu'il peut être retiré, voire suspendu si le comportement de la personne le justifie.

Au-delà des règles imposées par le code des transports, les agents de sûreté employés par des sociétés privées sont soumis aux règles générales du monde de la sécurité privée et demeurent assujettis à l'obtention d'une carte professionnelle. Enfin, l'obtention d'un titre de circulation aéroportuaire, formalisé par un badge, est soumise à la possession d'une habilitation préfectorale, elle-même liée à une enquête de police. À la différence du double agrément, toute personne exerçant une activité dans la zone non librement accessible au public sera assujettie à l'obtention de cette habilitation.

Un ensemble de mesures liées à la formation de ces personnes ont aussi été adoptées. En France à ce jour, il n'existe malheureusement pas de diplôme scolaire ou universitaire préparant aux métiers de la sûreté des transports. La formation est uniquement professionnelle et en matière d'aviation demeure encadrée par la réglementation relative à la sûreté du transport aérien qui définit les objectifs pédagogiques de chaque module de cours. Ainsi les textes prévoient des conditions de formation permettant l'accès au métier d'agent de sûreté alors que d'autres préparent à la mise en œuvre de mesures de sûreté. Tout comme le personnel affecté à des missions de surveillance et de protection, les agents de sûreté, pour prétendre à un emploi en tant que tel, doivent justifier de leur aptitude professionnelle. Plusieurs modalités permettent à une personne de justifier de son

aptitude professionnelle, si la reconnaissance du statut d'officier et d'agent de police judiciaire est un des moyens, le moyen communément admis est l'obtention d'un certificat de qualification professionnelle « agent de sûreté aéroportuaire ». Ce système mis en place par un décret de 2005<sup>18</sup> a pour but de poser les bases d'une formation unique et uniformisée sanctionnée par une épreuve et un certificat reconnu par l'État. Au-delà de ces formations destinées à acquérir une qualification professionnelle, l'agent de sûreté doit suivre une formation initiale, mais aussi continue destinée à lui inculquer les principes généraux de la sûreté, mais aussi des éléments spécifiques indispensables à la bonne mise en oeuvre des mesures de sûreté.

Face à la mise en évidence de certaines lacunes dans le système de formation, la nouvelle réglementation européenne impose à présent que les agents de sûreté soient certifiés par l'autorité compétente. Ainsi les services de la direction générale de l'aviation civile française travaillent actuellement sur les modalités d'application de cette certification sur notre territoire. La formation n'étant pas, à elle seule le gage de la performance. Depuis 2007, les sociétés de sûreté sont obligées de tester en situation opérationnelle l'ensemble de leurs personnels. Ainsi ces derniers se retrouvent confrontés à des situations proches de la réalité, simulant une tentative d'acte d'intervention illicite. Même si cela n'est pas le seul objectif, on peut voir dans cette mesure un but pédagogique puisque l'on va vérifier la bonne analyse, mais aussi la bonne compréhension des procédures à appliquer.

Malgré cet encadrement strict, la privatisation de l'inspection filtrage peine à faire l'unanimité. Les médias ne se penchent bien souvent que sur les travers de cette profession et illustrent leurs propos par des situations dans lesquelles les agents

---

<sup>18</sup> Décret n°2005-1122 relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et des salariés des entreprises exerçant des activités de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

sont pris en défaut. Faut-il en conclure que le transport aérien est moins sûr lorsque ce sont des agents appartenant à des sociétés privées qui mettent en œuvre les décisions politiques visant à prévenir les actes malveillants.

Il est intéressant de faire un parallèle avec la situation que connaissent les États-Unis. Avant les attentats du 11 septembre 2001, la mise en œuvre des mesures de sûreté était sensiblement la même que celle que nous rencontrons aujourd'hui en France. En effet, des compagnies privées assuraient l'inspection filtrage des passagers et des bagages sous le contrôle des agents de la Federal Aviation Administration. Les attentats de 2001 ont montré les faiblesses de ce système. Les spécialistes du milieu de la sûreté ont encore à l'esprit les images de la vidéosurveillance montrant un des auteurs passant sans encombre un poste d'inspection filtrage. Deux mois après ces attaques, le président Bush annonce l'entrée en vigueur de l'Aviation and Transportation Security Act (ATSA) qui regroupe un ensemble de mesures visant à sécuriser les transports contre les actes malveillants et attache une importance particulière au transport aérien. La mesure phare de ce document concerne la mise en place d'une institution dédiée à la sûreté des transports : la Transportation Security Administration dépendant de l'US Department of Homeland Security et employant aujourd'hui près de 50 000 personnes. Si sa mission est de traiter les problématiques en lien avec la sûreté des transports publics, elle est surtout connue comme l'entité responsable de l'inspection filtrage des passagers ainsi que de leurs bagages dans le domaine aérien. Cette fédéralisation de l'inspection filtrage est la conséquence d'un système pré-11 septembre en proie à des lacunes, mais aussi la réponse publique à une volonté sociétale de remettre entre les mains des gouvernants la gestion de la mise en œuvre de cette mesure. Néanmoins, le système n'a pas voulu écarter totalement les

sociétés privées chargées de l'inspection filtrage puisque concomitamment un programme pilote prévu par la section 108 de l'ATSA envisage la mise en œuvre de l'inspection filtrage par des sociétés sous contrat avec le gouvernement américain, dans un échantillon de cinq aéroports pendant deux ans. En 2004, la TSA souhaitant poursuivre l'expérience, a créé un programme instaurant un partenariat en matière d'inspection filtrage. Ce programme permet à des aéroports volontaires de demander à la TSA le « droit » de faire mettre en œuvre les mesures d'inspection filtrage par des sociétés privées approuvées par l'administration fédérale. Cette expérimentation vise à étudier la performance de ces sociétés avant un possible retour à la privatisation de la mise en œuvre de l'inspection filtrage. Malheureusement, des blocages institutionnels ont amené les décideurs à désormais limiter le nombre d'aéroports volontaires. La principale interrogation, à la base de ce programme, est l'évaluation de la performance de ces sociétés par rapport à celle des agents de la TSA affectés à cette même mission. Ainsi les plateformes volontaires servent de laboratoire à la TSA, des études sont menées, mais peu de rapports sont publiés. Seul un document du Government Accountability Office<sup>19</sup> tend à faire état de ces travaux. On apprend qu'une étude a été menée par la TSA sur le coût et la performance de l'inspection filtrage mise en œuvre par des opérateurs privés. L'analyse de la performance est basée dans cette étude sur, entre autres, la capacité des agents à détecter des menaces, mais aussi sur des principes d'exploitation aéroportuaire (délai d'attente du passager, capacité d'utilisation des postes d'inspection filtrage..). Hormis un cout plus élevé, la performance de l'inspection

---

<sup>19</sup> Rapport du Government Accountability Office référence : GAO-09-27R.

filtrage dans les aéroports inscrits dans le programme s'avère être égale, voire meilleure<sup>20</sup> que celle observée dans les aéroports où seule la TSA opère.

La situation américaine tend donc à démontrer que, dans le contexte et les conditions appliquées outre-Atlantique, ce n'est pas tant l'appartenance à une administration qui fait la performance de la personne chargée de l'inspection filtrage. Il faut donc peut-être voir dans les failles mises à jour une limite à l'utilisation de l'homme à des fins de contrôle sur des périodes temporelles élevées et dans un contexte où il ne sera, heureusement, que très peu confronté à une menace réelle. C'est pour cela que la sûreté associe ressources humaines et technologiques, mais aussi que les décideurs adoptent aujourd'hui une attitude proactive afin que le transport aérien demeure le mode de transport le plus sûr.

#### Bibliographie :

Collectif sous la direction de Latour X, *la sécurité et la sûreté des transports aériens*, Paris, l'Harmattan, 2005

Carter R, *la sûreté des transports*, Paris, Presses Universitaires Françaises, 2008

Thomas Andrew R, *Aviation Security Management*, USA, Praeger Security International, 2008.

Tahmisoglu M, Ozen C, *Transportation Security Against Terrorism*, USA, IOS Press US, 2009

Institut Européen d'Information et de Conjoncture Professionnelle, Observatoire des Métiers de la prévention et de la sécurité, *Enquête de branches sûreté aérienne et aéroportuaire*, Septembre 2011

Government Accountability Office, *Aviation Security: TSA's Cost and Performance Study of Private-Sector Airport Screening*, référence GAO-09-27R, 2008

---

<sup>20</sup> Extrait du rapport GAO-09-27R, dans lequel il est précisé que « The contractor's analysis found that SPP airports' overall performance results are equal to or better than those delivered by non-SPP airports. ».

