



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

Point 5 : Modernisation des installations aéroportuaires et des systèmes de prestation de services

NOUVEAUX AVIONS DE PLUS GRANDES DIMENSIONS — LES DÉFIS DE LA SÛRETÉ ET DE LA FACILITATION

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 L'Airbus A-380 entrera en service commercial en 2006. Comparé au plus gros aéronef actuellement en service commercial régulier, le Boeing 747-400 pouvant transporter 350 à 400 passagers, l'Airbus A-380 a une capacité de 555 à 800 passagers. Son envergure est de 79,8 m (250 ft), soit 50 pieds de plus que celle du B-747. Avec un poids au décollage pouvant atteindre 560 tonnes, il surpasse en poids le B-747 d'environ 150 tonnes. Sa capacité d'emmagasiner plus de 300 000 litres de carburant lui donne un rayon d'action potentiel de plus de 7 000 milles marins, ce qui met à sa portée toute une variété de dessertes sans escale et élimine certaines des contraintes d'horaire actuelles. Il est prévu qu'il desservira tout d'abord un nombre restreint de grandes destinations, dont la liste devrait s'allonger rapidement.

1.2 Un tel aéronef exige un traitement spécial aux aéroports. Son entrée en service nécessitera une révision des pratiques de sûreté connexes, notamment les conséquences des manques d'espace inévitables aux aéroports existants. Le nombre de sièges beaucoup plus élevé de ces aéronefs soulève d'importantes questions concernant le préembarquement, l'embarquement, le débarquement, la sûreté à bord et la facilitation. Il est opportun de revenir sur certaines notions de base et pratiques traditionnelles en ce qui concerne le traitement des passagers et des bagages. Pour être bien acceptés des passagers, les temps de traitement ne doivent pas être trop longs. Ainsi, dans l'avenir, une question importante sera de savoir dans quelle mesure les aéroports sont prêts à recevoir des aéronefs de plus grandes dimensions, en conformité avec les dispositions des Annexes 14 (*Aérodromes*), 17 (*Sûreté*) et 9 (*Facilitation*).

2. QUESTIONS DE SÛRETÉ ET DE FACILITATION

2.1 Incidences sur les zones d'enregistrement

2.1.1 Une augmentation importante du nombre de passagers dont l'arrivée et le départ se déroulent en même temps dans une même zone aura des incidences sur les deux processus. Les effets

pourraient être analogues à ceux de deux B-747 qui embarquent ou débarquent leurs passagers au même moment, à la même porte d'embarquement ou dans la même zone d'enregistrement.

2.1.2 On estime qu'avec un si grand nombre de passagers, il faudrait prévoir l'enregistrement de 1 200 à 2 000 bagages. Des arrangements seront nécessaires concernant l'utilisation partagée des installations des aéroports pour répondre à ce besoin. La présence de nombreux passagers dans les zones d'enregistrement et d'attente imposera un plus lourd fardeau sur la tâche des préposés aux passagers. Les questions telles que le traitement des passagers difficiles ou indisciplinés en cas de retards imprévus, ou d'incidents plus graves, devront être examinés.

2.2 Filtrage des passagers et des bagages

2.2.1 Il n'est pas souhaitable de regrouper autant de passagers, tant en ce qui concerne la sûreté qu'à cause des risques de réactions hostiles de leur part. Il faut réduire ou éliminer les retards additionnels et les restrictions inutiles.

2.2.2 On peut se demander si les méthodes classiques de filtrage pourraient arriver à traiter un si grand nombre de passagers dans des délais raisonnables. Un simple calcul fondé sur le temps moyen nécessaire au traitement d'un passager, le nombre estimatif de passagers et un cycle de préembarquement acceptable déterminera le nombre de postes de filtrage qui seront nécessaires dans la zone d'enregistrement.

2.2.3 Il va sans dire qu'il faudra compter moins sur les vérifications physiques individuelles. Un système d'inspection à deux niveaux dans lequel les passagers à risque élevé, y compris ceux qui sont susceptibles d'être indisciplinés, feraient l'objet d'un second filtrage plus minutieux aiderait-il à résoudre le problème? Une telle solution exigerait une plus grande coopération et un meilleur échange de renseignements entre les autorités et les exploitants, à l'échelle mondiale, mais elle pourrait donner lieu à une bien meilleure utilisation des ressources.

2.2.4 La nécessité d'isoler les passagers potentiellement difficiles pourrait revêtir plus d'importance dans le cas d'un aéronef extrêmement gros que pour les plus petits. D'un point de vue statistique, les risques d'incident sont plus élevés et toucheraient un grand nombre de personnes.

2.2.5 L'Amendement n° 10 de l'Annexe 17 prescrit la certification et la formation du personnel de sûreté. Y aura-t-il suffisamment de personnel pour répondre à ces exigences accrues? Quelles seront les incidences sur l'exploitation en heure de pointe? Un meilleur traitement préalable ou une démarche différente pourrait aider à satisfaire à cette exigence.

2.2.6 Les mêmes difficultés vont reposer dans les processus d'immigration et de dédouanement à l'arrivée. Une augmentation des effectifs n'est pas toujours assurée. Il faudra donc mettre en place des procédures progressives, fondées sur des renseignements préalables, ainsi que des systèmes automatisés d'autocontrôle.

2.3 Gestion des bagages

2.3.1 La norme 4.4.8 de l'Annexe 17 stipule que tous les bagages devront faire l'objet d'un filtrage à compter du 1^{er} janvier 2006. Vu la quantité probable de bagages à filtrer, il faudra un équipement plus rapide et plus fiable, ce qui amène la question de savoir s'il sera possible de l'acquérir à un prix que les aéroports, les compagnies aériennes et leurs clients auront les moyens de payer. En l'absence d'une amélioration significative de la vitesse de traitement, on peut s'attendre à ce que de longs délais au sol réduisent les gains de productivité que permettent ces nouveaux aéronefs. Les méthodes de filtrage, étant donné les limites physiques de l'équipement ainsi que les contraintes d'espace et de temps, devront être revues.

2.4 Risques accrus pour les passagers

2.4.1 L'arrivée prévisible d'un plus grand nombre de passagers ou leur accueil, selon un horaire connu pour un vol donné à bord d'un nouvel avion de grandes dimensions, peut en faire une cible de choix pour les terroristes. Il faut tenir compte aussi des files d'attente plus longues à l'intérieur comme à l'extérieur des zones sûres, notamment les aires de stationnement, où une attaque pourrait être lancée sans grands risques de détection.

2.5 Zones stériles

2.5.1 Après avoir été soumis au contrôle de sûreté, les passagers doivent rester isolés des passagers à l'arrivée et des menaces externes. Un ensemble approprié de salles d'attente sera nécessaire, ce qui peut présenter des difficultés pour les exploitants, et la situation risque de s'aggraver en cas de retards attribuables à des problèmes techniques ou aux conditions météorologiques.

2.5.2 La présence de passagers indisciplinés dans une salle remplie de plusieurs centaines de personnes peut poser un grave problème. Désormais, le personnel devra faire preuve de compétences accrues dans la gestion de crises et/ou dans les négociations pour pouvoir réagir rapidement aux incidents.

2.6 Embarquement

2.6.1 L'embarquement et le débarquement d'un si grand nombre de passagers constituent aussi un défi pour le personnel des services d'assistance en escale. La configuration des classes de l'aéronef et le nombre de passerelles d'embarquement disponibles auront des répercussions sur la situation. Là où la capacité des aires de trafic ou des postes de stationnement limite l'accessibilité des nouveaux aéronefs de plus grandes dimensions (étant donné leur envergure beaucoup plus importante), il pourrait s'avérer nécessaire de leur réserver des aires de trafic ou des postes de stationnement particuliers. Une telle prévisibilité n'est pas nécessairement vue d'un bon œil par les autorités de sûreté qui pourraient, pour leur part, imposer des contraintes d'horaires. Si des retards imprévus se produisent et que les postes de stationnement réservés s'en trouvent engorgés, le recours à des installations de rechange ralentira ou compliquera l'embarquement ou le débarquement des passagers, ce qui pourrait, par voie de conséquences, grever les ressources et constituer un problème de sûreté.

2.7 Filtrage de sûreté avant le vol

2.7.1 Il faut aussi envisager le filtrage de sûreté de l'aéronef avant et après le vol. Pour les aéronefs de dimensions beaucoup plus grandes, il faudra plus de personnel de filtrage ayant reçu la formation et les autorisations de sûreté nécessaires. En outre, à l'instar des autres aéronefs, les avions de plus grandes dimensions devront être gardés stériles jusqu'au début de l'embarquement.

2.8 Aires de stationnement d'aéronefs

2.8.1 Les restrictions d'espace sur les aires de trafic peuvent nécessiter l'utilisation d'aires de stationnement réservées, possiblement éloignées, ce qui pose des risques particuliers en matière de sûreté. L'aménagement des aéroports peut imposer l'utilisation de routes de circulation au sol de rechange, plus prévisibles, qui pourraient être connues rapidement des terroristes, ce qui rendrait les attaques plus faciles. Les aires de stationnement devront être choisies avec soin, étant donné qu'un aéronef dont la queue mesure 80 ft (25,6 m) sera facile à repérer.

2.9 Situation en vol

2.9.1 Le nombre accru de passagers soulève des questions sur leur réaction possible à des incidents ou des pressions de toute nature, notamment les retards, les mauvaises conditions météorologiques ou les passagers indisciplinés. Il est fort probable que les risques augmenteront proportionnellement au nombre de passagers à bord. Le pont supérieur pouvant accueillir 200 passagers, quelles seraient les conséquences d'une urgence de sûreté?

2.9.2 Combien d'agents de sûreté aérienne seraient nécessaires à bord d'un aéronef comptant de 550 à 800 sièges? Leur rôle serait-il le même que maintenant à bord d'aéronefs plus petits? Quelle serait alors la composition de l'équipage de conduite? Quel serait le rôle de l'équipage de cabine? Quel type de formation serait nécessaire?

2.9.3 Un nombre supplémentaire de passagers augmenterait la fréquence d'événements imprévus et les compagnies souhaiteront réduire le nombre de déroutements pour urgence médicale. Il pourrait être nécessaire d'avoir à bord des équipements gardés hors de la vue des passagers. Quel type de formation ou quel niveau de qualification devraient avoir les secouristes? Cette formation ou cette qualification seraient-elles conformes à des normes acceptées à l'échelon international? Seraient-ils protégés contre les poursuites? Quel équipement spécial serait nécessaire?

2.9.4 L'immobilisation des personnes indisciplinées revêt plus d'importance quand le nombre de passagers est élevé. Dans un tel environnement, un passager agité pourrait causer beaucoup de désagréments aux autres passagers et à l'équipage. L'autorité de recourir à la contention serait nécessaire et, éventuellement, l'aménagement d'une zone de détention sûre.

2.10 Menace présentée par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)

2.10.1 Les MANPADS présentent une menace croissante et les nouveaux avions de plus grandes dimensions pourraient représenter une cible facile et attirante. En raison de leur poids brut au décollage et de leur grande capacité de carburant, ils posent un risque de destruction massive dans l'éventualité malencontreuse d'un incident à proximité d'une grande ville.

3. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

3.1 La Division est invitée à délibérer sur cette question et à recommander que les défis de la mise en service des nouveaux avions de plus grandes dimensions soient pris en compte dans l'élaboration ou l'amendement des normes et des pratiques recommandées figurant dans les Annexes 9 et 7.