



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

POLITIQUES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ CÔTÉ VILLE

[Note présentée par le Conseil International des Aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Suite aux récentes attaques terroristes dans les zones publiques des aéroports, soit hors des zones de sûreté à accès réglementé, la sûreté des zones côté ville est devenue une préoccupation prioritaire. ACI Monde a pu récolter les opinions et les préoccupations de ses membres sur la mise en place pratique de mesures relatives à la sûreté dans la zone côté ville. En particulier, il y a lieu de relever que certaines mesures envisagées de bonne foi peuvent au final s'avérer contre-productives et plus risquées.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du présent document sur les meilleures pratiques et politiques liées à la sûreté côté ville ;
- b) à demander aux Etats de continuer à travailler avec les aéroports afin de clairement définir les responsabilités et ceux qui en répondent, et le spectre des mesures ;
- c) à demander à l'OACI de développer des lignes directrices qui permettent d'identifier clairement l'étendue recommandée de la sûreté côté ville, et les mesures appropriées y relatives, et de porter celles-ci à la connaissance des Etats par le biais de lettres à ces derniers, ou de tout autre mécanisme ;
- d) à demander à l'OACI de réviser l'Exposé Récapitulatif de la Politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation en fonction des éléments présentés dans la présente note de travail ; et
- e) à enjoindre le Conseil d'inclure les politiques appropriées sur la sûreté côté ville dans le Plan prospectif pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) telles que proposées dans le document de travail A39-WP/15.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — *Sûreté et facilitation.*

Incidences financières :

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

<i>Références :</i>	Annexe 17 — <i>Sûreté</i> Doc 8973 — <i>Manuel de sûreté de l'aviation – Diffusion restreinte</i> A39-WP/16, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation</i> A39-WP/15, <i>Établissement d'un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</i> État du contexte de risque à l'échelle mondiale (RCS) de l'OACI
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 L'attaque terroriste du 22 mars 2016 dans la zone côté ville de l'aéroport de Bruxelles, puis celle à l'aéroport Atatürk d'Istanbul du 28 juin dernier, ont à nouveau contribué à mettre la problématique de la protection des aéroports sur le devant de la scène, interpellant ainsi l'ensemble des parties prenantes de l'aviation. Le mode opératoire des attentats-suicides, et la présence d'individus radicalisés à travers le monde contribuent à la survenance probable de nouvelles attaques. L'intérêt des terroristes pour les zones publiques (zones côté ville) des aéroports n'est qu'une des conséquences de l'amélioration de la sécurisation des zones de sûreté à accès réglementé.

1.2 Les zones publiques (espace du terminal librement accessible à toutes personnes) sont soumises à la réglementation en matière de sûreté édictée par les autorités nationales compétentes. Ces dernières devraient évidemment réviser et coordonner les mesures appropriées avec le concours des aéroports en fonction du scénario défini à l'égard de la menace.

1.3 Plusieurs développements sont actuellement en cours en matière de réglementation de la sûreté côté ville, tant au niveau national que global :

- a) Le Conseil de l'OACI a récemment accepté d'inclure deux nouvelles normes dans l'amendement 15 de l'Annexe 17 dans le but de s'assurer que les États mettent en place les mesures appropriées à propos de la sûreté côté ville. Ces deux nouvelles normes remplacent les deux pratiques recommandées existantes dont le contenu général demeure toutefois similaire. ACI Monde est sensible à la formulation desdits standards selon une approche basée sur les risques, et reconnaît le besoin de traiter cet aspect dans l'Annexe 17.
- b) Dans le document de travail A39-WP/16, il est proposé *de compléter l'Exposé Récapitulatif de la Politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation comme suit : « L'Assemblée (...) encourage les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour : (...)*
 - j) *contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aéroports, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent, en tenant compte de la nécessité de maintenir un équilibre pratique entre les besoins de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ».*

- c) Dans le document de travail A39-WP/14, la Stratégie complète de l'OACI de sûreté de l'aviation (ICASS) identifie également l'aspect de la sûreté du côté ville comme une préoccupation prioritaire pour les prochaines années.

1.4 Les aéroports reconnaissent leur devoir de veiller sur les passagers et leur responsabilité de sécuriser l'immobilier, le personnel et les clients. Afin de contribuer à la sécurisation globale du système, les aéroports évaluent continuellement la situation et mettent en œuvre les mesures de sûreté nécessaires en fonction des informations fournies par les experts et autorités, tant au niveau local et national qu'international, et des rapports circonstanciés d'incidents.

1.5 Les aéroports se préoccupent déjà des meilleures pratiques en la matière en considérant de façon appropriée chaque menace, adoptant ainsi en réponse à cette dernière une approche rigoureuse, exhaustive et diversifiée en fonction des risques. Cela permet assurément de prendre des mesures de sûreté efficaces, tout en garantissant les services de transport aérien de façon accessible et adéquate.

1.6 Il ne fait aucun doute qu'il existe une responsabilité partagée, entre les aéroports et les autorités chargées de l'application de la loi, de protéger les espaces publics de l'aéroport en fonction de l'évaluation locale de la menace. Dans ce contexte, il est essentiel de définir et de s'accorder sur les questions de responsabilité, et déterminer les entités qui en répondent au final, afin de mettre en place un système suffisamment résistant.

2. PRÉOCCUPATIONS DES AEROPORTS

2.1 Cela étant, il n'en demeure pas moins qu'au niveau de la réglementation édictée par certains États, la délimitation des responsabilités peut paraître peu lisible, voire faire l'objet de points de vue différents. L'absence d'entente sur les questions de responsabilités créent à ne pas douter une vulnérabilité certaine du système.

2.2 Cette situation peut également induire l'introduction de standards relatifs à la sûreté côté ville qui peuvent inciter certains États à mettre en œuvre des mesures inappropriées telles la mise en place de contrôles de sûreté à l'entrée des aérogares. Cela ne va pas sans créer un nouveau risque en simplement déplaçant la vulnérabilité, et en instaurant de nouveaux désagréments pour les passagers. Nombreux sont toutefois les États qui partagent également cette inquiétude avec ACI Monde.

2.3 Il convient également de relever que la mise en place de tels standards peut entraîner une interprétation très large de la notion « côté ville », au risque d'inclure des zones qui concentrent également des personnes (hôtels, parkings, etc.) et qui appartiennent à l'aéroport, et de ce fait, pouvant être considérées comme tombant dans le cadre de la sûreté côté ville. En éparpillant ainsi les ressources dédiées à la sûreté, force est d'admettre que les mesures déployées s'avéreront contre-productives puisqu'elles ne répondront pas directement aux fragilités premières du système.

3. ACTIONS RECOMMANDEES ET MESURES

3.1 ACI Monde et ses membres ont identifié un certain nombre d'actions qui apparaissent essentielles pour sécuriser le côté ville des aérogares :

- a) garantir l'existence d'un mécanisme permettant de partager les informations liées à la menace entre les autorités locales chargées de la force publique, les services de

renseignements concernés, et le personnel autorisé de sûreté de l'aéroport. Ce mécanisme devrait au moins assurer la mise à jour régulière, et en cas d'urgence, des informations utiles, de même que de faciliter un niveau suffisant d'autorisation du personnel concerné ;

- b) mettre en place un processus approprié pour la collaboration entre les aéroports et les régulateurs nationaux sur la définition de « côté ville », y compris le cas échéant les espaces à l'intérieur et proximité immédiate de l'aérogare rassemblant un grand nombre de personnes de façon régulière. Seule une définition claire peut permettre de définir l'étendue des mesures nécessaires et assurer que celles-ci se focalisent principalement sur les zones à haut risque, et non pas toutes dépendances liées à l'aéroport et à son exploitation ;
- c) de façon similaire, assurer le travail entre les autorités locales, les régulateurs nationaux et les aéroports de façon à conduire, en tant que de besoin, une évaluation des vulnérabilités de l'aéroport dans le but de déterminer de concert avec les partenaires concernés l'éventuel ajustement des mesures actuelles en matière de sûreté ;
- d) mettre en œuvre une approche basée sur les risques pour permettre aux aéroports de discuter les mesures les plus appropriées en fonction de la situation particulière, et d'identifier les avantages et désavantages de chacune d'entre elles avec les autorités locales ;
- e) s'accorder (aéroports, régulateurs, autorités locales) de façon flexible sur un éventail d'options en fonction de l'évolution de la menace, y compris en cas de menace accrue, par la mise en place de mesures de dissuasion reconnaissables telles que l'utilisation d'équipement permettant la détection d'explosifs ou l'utilisation de patrouilles canines, de même que la présence renforcée de patrouilles des autorités chargées de faire respecter l'ordre public et l'analyse comportementale ;
- f) s'entendre également sur des critères permettant la réduction des mesures lorsque le niveau de menace le permet ;
- g) identifier les moyens de réduire les files d'attente et la formation d'un large attroupement de personnes en évitant de créer de trop nombreux points de passage obligés et autres goulets d'étranglement ; et
- h) assurer une sensibilisation aux questions de sûreté, incluant la vigilance et le fait de rapporter tout comportement suspect, pour toutes les personnes actives sur la plateforme aéroportuaire, qu'elles soient employées par l'État, de l'aéroport ou de sociétés tierces.

4. CONCLUSION

4.1 La zone côté ville des aéroports, comme espace public, apparaît clairement comme une cible privilégiée pour perpétrer des attentats en raison des origines variées des personnes qui s'y concentrent, et de ce fait, sur l'opportunité d'infliger des perturbations opérationnelles significatives avec pour corollaire l'impact financier négatif qui en découle.

4.2 ACI soutient les actions prises par l'OACI dans ce contexte, et la politique proposée par l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*.

4.3 Cela étant, il sied de relever le besoin évident :

- a) d'une claire répartition des rôles et responsabilités, y compris l'étendue de ceux-ci, entre les États et les aéroports ;
- b) d'un meilleur partage des informations et des renseignements entre les agences et les opérateurs aéroportuaires ;
- c) d'une mise à disposition suffisante de ressources par l'État pour assurer la présence visible et effective de patrouilles en zone côté ville ;
- d) d'une clarté des États sur le fait que la sûreté côté ville n'est pas interprétée comme mesure additionnelle.

4.4 Ainsi, ACI demande que des éléments supplémentaires soient intégrés dans l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, en harmonie avec le *Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde* (GASeP), et le développement d'éléments indicatifs clairs allant dans le même sens.