



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

5.1 : Révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9

FACTEURS DE SÛRETÉ LIÉS À L'ACCÈS ROUTIER DES AÉROPORTS

(Note présentée par les États-Unis)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note fait l'analyse des questions liées à l'aménagement des aéroports pour tenir compte du transport de surface et des facteurs de sûreté dans la planification des nouvelles constructions ou rénovations majeures d'aéroport.

1.2 Les pratiques recommandées 6.13, 6.13.1, et 6.16, ainsi que la norme 6.30.1, du Chapitre 6 de l'Annexe 9, sont interconnectées, en ce sens qu'elles couvrent la question de l'emplacement des transports de surface et de l'accessibilité de l'aérogare pour tous les usagers.

1.3 Normalement, le plan de l'aérogare côté public prévoit l'aménagement de routes permettant au transport de surface d'arriver immédiatement devant l'aérogare, afin de minimiser la distance à parcourir et le temps à investir pour y accéder.

1.4 Le caractère public d'un tel emplacement pose inévitablement des questions de sûreté, puisque les personnes et les véhicules qui s'y trouvent ne sont pas filtrés et peuvent constituer une menace pour les autres personnes et les installations aux alentours.

1.5 Les attaques de terroristes contre les aires publiques des aérogares sont monnaie courante dans l'histoire du terrorisme dirigé contre l'aviation.

2. ACTIVITÉS DES ÉTATS-UNIS POUR LA PROTECTION DES AIRES PUBLIQUES

2.1 Pour contrer la menace que représente un véhicule abandonné en stationnement, le plus souvent en bordure du trottoir devant l'aérogare, on prévoit la présence d'agents d'application de la loi, l'interdiction de véhicules non occupés et le remorquage des véhicules en contravention.

2.2 On étudie actuellement la possibilité de recourir à des techniques avancées d'analyse de vidéos en circuit fermé pour détecter la présence de véhicules immobilisés pendant une période de

temps donnée, qui peut présager une situation de menace potentielle. Une telle technologie offre la possibilité d'application avec un effectif réduit.

2.3 Les activités de recherche et de développement suivent une approche plus fondamentale du problème, en se concentrant sur les facteurs architecturaux et les systèmes de transport qui permettront d'éliminer la menace en gardant tous les véhicules publics loin des bâtiments de l'aérogare et des zones de rassemblement important de passagers. Cela signifie l'adoption d'une démarche complètement nouvelle dans la planification des routes, qui devra être fondée sur un système global capable de fournir un accès rapide, pratique et efficace aux services de transport en surface et à d'autres services nécessaires.

2.4 Les menaces présentées par les bombes humaines (ne se trouvant pas dans des véhicules) ou par les bombes dissimulées dans des objets abandonnés dans des aires publiques peuvent trouver réponse dans le principe de l'«aérogare stérile». En application de ce principe, le filtrage des personnes pénétrant dans l'aérogare s'effectue à un point situé juste avant l'entrée ou à l'entrée même du bâtiment de l'aérogare. Un filtrage efficace de toutes ces personnes et de leurs biens aux fins de détection de bombes et autres armes permet de réduire considérablement les risques d'attaque contre les passagers rassemblés dans les bâtiments de l'aérogare. Ce principe peut être mis en œuvre indépendamment ou concurremment avec le principe décrit au § 2.3.

3. POSSIBILITÉS DE CONJUGUER SÛRETÉ ET FACILITATION

3.1 La construction d'une nouvelle aérogare ou d'un complexe aéroportuaire complet est l'occasion rêvée d'intégrer des concepts de sûreté plus stricts dans les plans architecturaux. Pour éviter des restructurations coûteuses, il faudra dès le départ prendre sérieusement en considération ces concepts.

3.2 Or l'éventualité de nouvelles constructions est plutôt faible, par rapport au nombre d'installations déjà construites. Les travaux majeurs de rénovation sont donc une occasion d'envisager d'incorporer de nouveaux principes de sûreté, à condition d'y appeler l'attention de l'équipe de concepteurs dès le début du processus.

3.3 Dans tous les cas, les plans et les dessins qui intègrent des facteurs de sûreté doivent également tenir pleinement compte des considérations ci-après, qui sont tout aussi importantes : vitesse et fiabilité des services de transport en surface, vitesse et facilité d'accès à l'aérogare et aménagement pratique des postes d'enregistrement des bagages.

3.4 Les plans stratégiques à long terme pour la croissance de l'aéroport, son expansion et son évolution devront être actualisés afin d'inclure les aspects liés à la sûreté, de manière que toutes les activités de planification découlant du plan stratégique puissent incorporer ces considérations dès le tout début du processus de conception.

4. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

4.1 La Division est invitée à prendre note des informations présentées et à recommander l'inclusion des sections appropriées dans les textes d'orientation de l'OACI.