

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>12950</b>	De <b>Mme Marjolaine Meynier-Millefert</b> ( La République en Marche - Isère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Intérieur		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> > Sécurité extérieure aux abords des aéroports	<b>Analyse</b> > Sécurité extérieure aux abords des aéroports.
Question publiée au JO le : <b>02/10/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>26/02/2019</b> page : <b>1918</b> Date de changement d'attribution : <b>16/10/2018</b> Date de renouvellement : <b>12/02/2019</b>		

### Texte de la question

Mme Marjolaine Meynier-Millefert attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la sécurité extérieure aux abords des aéroports. En effet, à l'été 2018, une personne a réussi à s'introduire sur le tarmac de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry grâce à une voiture bélier. Dans ce contexte, la volonté du Gouvernement en matière de lutte contre le terrorisme est constamment réaffirmée à l'image des propositions faites en juillet 2018. Néanmoins, face à de tels évènements il paraît nécessaire de prendre des mesures pour éviter que cela ne se reproduise et éviter ainsi des conséquences beaucoup plus dramatiques. Elle souhaiterait donc savoir quelles mesures pourraient être mises en place prochainement afin de sécuriser pleinement les abords des aéroports.

### Texte de la réponse

Les emprises aéroportuaires sont divisées en deux zones : le « côté piste » (zone de sûreté à accès réglementé) et le « côté ville » (zone publique). Le côté ville est constitué des voies de circulation, parkings, bâtiments et parties des bâtiments librement accessibles au public (zones d'enregistrement, comptoirs d'accueil, etc.). Le côté piste est un secteur faisant l'objet de mesures de sûreté (inspection filtrage, contrôles d'accès, etc.) visant à protéger l'aviation civile contre les actes volontaires malveillants. Les deux côtés sont séparés et délimités par une clôture sécurisée pour l'extérieur et des murs ou parois vitrées pour l'intérieur des aérogares. En raison de son ouverture au public, le côté ville est par nature plus vulnérable que le côté piste. L'ensemble de l'emprise aéroportuaire relève de la responsabilité du gestionnaire d'aéroport qui exploite pour son propre compte les infrastructures. Si des normes relatives à l'accueil du public en général existent, il n'en est pas de même pour la prévention des actes malveillants (par exemple les véhicules bélier). Ainsi, le gestionnaire d'aéroport est libre de mettre en place un dispositif de sécurité/sûreté à proximité des aérogares, en fonction notamment de ses priorités stratégiques, qui intègrent nécessairement des impératifs commerciaux et donc des enjeux de compétitivité, car de telles mesures ont un coût financier. Alors que le transport aérien, symbole de la mondialisation, est une cible de choix pour le terrorisme, plusieurs pistes seraient susceptibles d'améliorer la sûreté du côté ville des aéroports. L'ordre et la sécurité publics sur l'emprise des aérodromes relèvent de la compétence générale du préfet territorialement compétent, y compris sur l'ensemble de l'emprise accueillant du public. Aussi, l'intervention du représentant de l'Etat peut notamment viser à inciter les exploitants d'aérodromes à sécuriser davantage le côté ville des aéroports. La portée de l'incitation de l'Etat est cependant limitée par l'absence d'obligation légale pour le gestionnaire à déployer un dispositif de sûreté côté ville, contrairement au côté piste qui fait l'objet d'un vaste arsenal de prescriptions réglementaires.



éditées tant au niveau européen que national. La question se pose donc d'éventuelles évolutions juridiques qui viseraient à faire peser sur les gestionnaires une obligation d'assurer un standard minimal de sûreté sur l'ensemble de l'emprise aéroportuaire et de les responsabiliser en cas d'incident. Sous l'égide du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN), le « pôle d'analyse du risque pour l'aviation civile » de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et les services concernés, dont ceux du ministère de l'intérieur (police aux frontières), ont engagé début 2018 un travail d'évaluation des vulnérabilités du côté ville des aéroports. Le but de cette mission est de mettre à la disposition des préfets territorialement compétents un rapport sur l'état du niveau de sûreté des aéroports et exposant les vulnérabilités identifiées. Ce rapport a vocation à servir de base à une amélioration de la sûreté du côté ville, impliquant, sous l'animation du préfet, les services de l'Etat concernés et le gestionnaire d'aéroport. Dans ce cadre, trois aéroports ont déjà fait l'objet d'une évaluation en 2018.