

*Direction générale  
de l'aviation civile*

**Circulaire n° 051626 du 15 novembre 2005 relative à la mise en place de parties critiques dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports**

NOR : EQUA0510360C

*Références législatives et réglementaires :*

Règlement (CE) n° 2320-2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, en particulier ses articles 2.3 a) et 2.3 b) de l'annexe ;

Règlement (CE) n° 1138-2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports ;

Code de l'aviation civile, en particulier ses articles L. 213-1, L. 213-2, R. 213-1 à R. 213-6 et L. 282-8 ;

Arrêté du 12 novembre 2003 relatif aux mesures de sûreté du transport aérien ;

Arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2003 relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercices des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique.

*Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets des départements de métropole et des départements d'outre-mer ; Messieurs les directeurs de l'aviation civile ; Monsieur le chef du service de l'aviation civile de l'océan Indien.*

Préambule

Le paragraphe a) de l'article 2.3 de l'annexe au règlement (CE) n° 2320-2002 susvisé dispose que tous les membres du personnel, y compris l'équipage, ainsi que les objets qu'ils transportent, subissent, avant d'être autorisés à pénétrer dans les parties de la zone de sûreté à accès réglementé qui ne sont pas critiques, une inspection filtrage par sondage à une fréquence déterminée au niveau national, d'une part, et une inspection filtrage systématique avant d'être autorisés à pénétrer dans les parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé définies par l'autorité compétente de chaque État membre, d'autre part.

Le paragraphe b) de l'article 2.3 précité dispose que « les véhicules et les fournitures devant passer côté piste ou dans d'autres zones de sûreté à accès réglementé font l'objet d'inspections par sondage ».

Le règlement (CE) n° 1138-2004 établit une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports et expose les règles générales et le calendrier de leur mise en œuvre.

Les articles R. 213-1 à R. 213-6 du code de l'aviation civile précisent les pouvoirs de police exercés par les préfets sur l'emprise des aéroports ainsi que les obligations de sûreté et les conditions d'accès à la zone réservée.

**1. Champ d'application**

En application du règlement (CE) n° 1138-2004 susvisé, la présente circulaire vise à préciser les conditions de mise en œuvre des parties dites « critiques » des « zones de sûreté à accès réglementé » (appellation communautaire de tout ou partie de la zone « réservée » d'un aéroport au sens du code de l'aviation civile où l'accès est contrôlé afin d'assurer la sûreté de l'aviation civile) des aéroports suivants :

- tous les aéroports de trafic supérieur à 70 000 passagers commerciaux ;
- les aéroports de moins de 70 000 passagers commerciaux figurant dans la décision du ministre des transports prise en application des articles 13, 39 et 66 de l'arrêté du 12 novembre 2003 susvisé et où plus de 40 membres du personnel sont munis de titres de circulation valides matérialisés par un badge donnant accès à la zone réservée. Les membres du personnel concernés pour le décompte de ces titres de circulation sont les titulaires d'un titre de circulation « local » permettant d'accéder à la zone réservée de l'aéroport considéré à l'exclusion de ceux délivrés à titre temporaire pour moins d'une semaine et des titres de circulation accompagnée.

**2. Définition des parties critiques**

2.1. Sur tous les aéroports entrant dans le champ d'application de la présente circulaire, il doit être défini des parties dites « critiques » de la zone de sûreté à accès réglementé comprenant au minimum :

a) Toute partie d'un aéroport dans laquelle des passagers inspectés filtrés en partance, ainsi que leurs bagages de cabine inspectés filtrés, peuvent passer ou avoir accès ;

b) Toute partie d'un aéroport dans laquelle des bagages de soute inspectés filtrés en partance peuvent passer ou être

gardés, sauf si ces bagages ont été sécurisés.

Les bagages de soute en partance et inspectés filtrés sont dits « sécurisés » dès lors qu'ils sont protégés physiquement de façon à y empêcher l'introduction d'articles prohibés.

2.2. Les parties de la zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport définies au paragraphe précédent doivent être considérées comme parties critiques au moins pendant toute la durée où :

- a) Les passagers inspectés filtrés en partance, ainsi que leurs bagages de cabine inspectés filtrés, y ont accès ;
- b) Les bagages de soute inspectés filtrés en partance y passent ou y sont gardés, sauf si ces bagages ont été sécurisés.

2.3. Aux fins des paragraphes 2.1 et 2.2 ci-dessus, tout aéronef, bus, chariot à bagages ou autre moyen de transport approprié, passage, circuit piétonnier et passerelle télescopique est également considéré comme une partie d'aéroport et peut donc être considéré comme partie critique au sens de la présente circulaire.

### **3. Accès aux parties critiques**

Toutes les personnes accédant aux parties critiques de la zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport, y compris les équipages, ainsi que les objets qu'ils transportent (sur eux, dans leurs poches, en sacoches, sacs à dos, serviettes, mallettes, trousse, bagages à main, etc.), subissent une inspection filtrage conforme aux dispositions du paragraphe 5 ci-dessous avant d'être autorisés à y pénétrer.

Tous les véhicules accédant aux parties critiques de la zone de sûreté à accès réglementé ainsi que les objets qu'ils transportent subissent une inspection filtrage conforme aux dispositions du paragraphe 6 ci-dessous avant d'être autorisés à y pénétrer.

### **4. Mise en œuvre des parties critiques**

#### *4.1. Dispositions particulières*

a) Compte tenu des dispositions du paragraphe 2.1. b) ci-dessus relative à la sécurisation des bagages de soute, ceux-ci pourront être acheminés après inspection filtrage dans des zones non incluses dans les parties critiques telles qu'une partie de l'aire de mouvement située entre l'aérogare et un aéronef en opération, dès lors qu'ils seront surveillés pendant tout le parcours considéré par un agent désigné spécifiquement pour cette tâche, autre qu'un opérateur de vidéo-surveillance et autre que le conducteur du tracteur des chariots, ou qu'ils seront transportés en contenants fermés ; ce contenant peut être un conteneur verrouillé, un chariot avec coffre à bagages verrouillé, un chariot à bagages recouvert d'une protection hermétique verrouillée, ou tout autre moyen physique atteignant le même objectif de sécurisation.

b) Compte tenu des dispositions du paragraphe 2.2. ci-dessus, les parties critiques pourront n'être activées que lors des opérations de départ des vols commerciaux ; l'activation doit être effective au moins une demi-heure avant le départ et être maintenue jusqu'au départ du vol considéré, les parties critiques doivent par ailleurs faire l'objet d'une inspection approfondie en vue de s'assurer qu'elles ne contiennent aucun article prohibé avant toute activation.

#### *4.2. Matérialisation des limites des parties critiques*

##### **4.2.1. Limites à l'intérieur des bâtiments**

A l'intérieur des bâtiments, les limites des parties critiques doivent être matérialisées par des cloisons interdisant le passage d'articles prohibés. Notamment, s'il n'est pas possible de séparer matériellement les zones de tri des bagages de soute où se trouvent les bagages inspectés filtrés des zones où se trouvent ceux qui ne le sont pas, la totalité du local de tri bagages doit être une partie critique.

Les cloisons précitées peuvent néanmoins comporter des ouvertures, notamment aux endroits où sont implantés les postes d'inspection filtrage, mais aussi partout où celles-ci sont nécessaires et où elles ne portent aucun préjudice à l'intégrité des parties critiques (ouvertures des appareils à rayons X nécessaires pour la sortie des bagages, etc.).

Lorsque le local concerné n'est pas fermé à certains endroits, comme cela peut être le cas pour les parties du tri bagages situées côté aire de stationnement, la matérialisation de la limite n'est pas requise si cette aire est elle-même une partie critique ; dans le cas contraire, la limite devra prendre la forme d'un marquage au sol qui restera sous surveillance constante.

##### **4.2.2. Limites à l'extérieur des bâtiments**

Quand les parties critiques ne coïncident pas avec l'ensemble de la zone de sûreté à accès réglementé, leurs limites, à l'extérieur des bâtiments, peuvent :

- être matérialisées par une clôture anti-intrusion ;
- être matérialisées par une clôture restreinte, ou par un marquage au sol, dès lors que ces limites restent sous la surveillance d'un agent désigné pour cette tâche ; cet agent peut être un opérateur de vidéo-surveillance ;
- ne pas être matérialisées à la limite de l'aire de stationnement du côté de la piste si toute intrusion par ce côté peut être immédiatement détectée.

### **5. Modalités de l'inspection filtrage des personnels accédant aux parties critiques**

### 5.1. Cas général

L'article 2 de l'arrêté du 12 novembre 2003 susvisé donne la définition suivante de l'inspection filtrage : « une opération préventive, effectuée dans le cadre de l'article L. 282-8, qui met en œuvre une fouille, un ou plusieurs moyens de détection, des palpations de sécurité, ou une combinaison de ces moyens, effectuée dans le but de détecter les articles prohibés » définis par décision du ministre des transports.

Conformément aux dispositions du règlement CE n° 2320-2002 susvisé, les modalités de l'inspection filtrage pour les personnels accédant aux parties critiques de la zone de sûreté à accès réglementé ainsi que pour les objets qu'ils transportent sont celles qui s'appliquent aux passagers et aux bagages de cabine.

### 5.2. Dispositions particulières

Sauf situations exceptionnelles décrétées par les autorités compétentes, les dispositions décrites au 5.1. ci-dessus ne sont pas appliquées pour les personnes suivantes :

- les membres des services de police, les agents des douanes, les militaires de la gendarmerie et ceux des armées, en uniforme et exerçant sur l'aérodrome, ainsi que les personnes qu'ils escortent le cas échéant ;
- les personnels des services de secours en intervention.

Lorsque leur inspection filtrage est envisagée, elle ne peut en tout état de cause être réalisée que par des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes.

## 6. Modalités de l'inspection filtrage des véhicules accédant aux parties critiques

### 6.1. Cas général

L'inspection filtrage des véhicules à l'entrée des parties critiques doit être effectuée conformément à des procédures basées sur les principes suivants :

- toutes les personnes accédant aux parties critiques à bord d'un véhicule, ainsi que les objets qu'elles transportent sur elles ou dans l'habitacle du véhicule, sont inspectées filtrées ;
- l'apposition des contremarques requises est vérifiée sur tous les véhicules accédants ;
- les documents exigibles dans le cas du transport d'un chargement sont vérifiés pour tous les véhicules concernés ; en cas de doute, il est procédé à l'inspection dudit chargement ;
- en plus des vérifications qui précèdent, il est effectué de manière continue et aléatoire sur les véhicules accédants, une inspection de deux au moins des cinq zones suivantes :
  - zone 1 : rangements dans les portières avant, boîtes à gants, pochettes de pare-soleil ;
  - zone 2 : pochettes à l'arrière des sièges avant, logements sous sièges avant et arrière ;
  - zone 3 : parties hors habitacle où sont rangés les bagages, colis, marchandises ;
  - zone 4 : logements de roue et dessous du véhicule ;
  - zone 5 : sous le capot moteur.

Le taux d'inspection filtrage des véhicules accédants sera porté progressivement à 100 % conformément à l'échéancier qui sera fixé par un règlement de la Commission européenne.

### 6.2. Dispositions particulières

Sauf situations exceptionnelles décrétées par les autorités compétentes, les dispositions décrites au 5.1. ci-dessus ne sont pas appliquées pour les véhicules non banalisés utilisés par :

- les services de police ;
  - les unités de gendarmerie ;
  - les armées ;
  - les agents des douanes ;
  - les services de secours en intervention ;
- ainsi que pour les véhicules qu'ils escortent, le cas échéant.

Lorsque leur inspection filtrage est envisagée, elle ne peut en tout état de cause être réalisée que par des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes.

## 7. Dispositions particulières concernant les objets transportés

Certains articles prohibés peuvent être introduits dans les parties critiques de la zone de sûreté à accès réglementé par des personnels en vue d'exécuter des tâches essentielles pour l'exploitation des installations aéroportuaires ou d'assurer le service en vol. Ils comprennent notamment les outils de métiers pouvant être utilisés comme des armes pointues ou tranchantes, tels que les perceuses et les forets, les cutters, les couteaux à lames multiples, les scies en tous genres, les tournevis, les barres à mine, les marteaux, les pinces coupantes, les clés plates ou à molette, les chalumeaux, etc. Ces dispositions particulières s'appliquent aux objets transportés par les personnes ou placés à bord des véhicules.

Les articles concernés peuvent être laissés dans une zone de sûreté à accès réglementé ou à bord d'un aéronef à

condition que des mesures de sûreté adéquates soient prises.

## **8. Calendrier de mise en œuvre**

8.1. Conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1138-2004, tous les membres du personnel, y compris les équipages, ainsi que les objets qu'ils transportent, subissent une inspection filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les parties définies à l'article 2.1.a) de la présente circulaire et qui se trouvent à l'intérieur des aérogares de passagers ;

8.2. En outre, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, tous les membres du personnel, y compris les équipages, ainsi que les objets qu'ils transportent, subissent une inspection filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les parties définies à l'article 2.1.a) de la présente circulaire, et qui ne sont pas à l'intérieur des aérogares de passagers ;

8.3. À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007, tous les membres du personnel, y compris les équipages, ainsi que les objets qu'ils transportent, subissent une inspection filtrage avant d'être autorisés à pénétrer dans les parties définies à l'article 2.1.b) de la présente circulaire.

## **9. Arrêté préfectoral et mesures particulières d'application**

Conformément à l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile et sans préjudice des autres dispositions de cet article, la délimitation et les règles de mise en œuvre des parties critiques doivent être introduites dans l'arrêté préfectoral.

Les mesures particulières d'application des règles précitées sont fixées par le chef du service déconcentré compétent de la direction générale de l'aviation civile. Le service déconcentré de l'aviation civile est la direction de l'aviation civile en métropole, la direction de l'aviation civile Antilles Guyane, et pour la Réunion, le service de l'aviation civile de l'océan Indien.

## **10. Annexe**

Règlement (CE) n° 1138-2004 de la commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports.

Fait à Paris, le 15 novembre 2005.

Pour le ministre des transports  
de l'équipement, du tourisme et de la  
mer :

M. Wachenheim

Pour le ministre d'État,  
ministre de l'intérieur  
et de l'aménagement du  
territoire :  
M. Gaudin

Pour la ministre de la  
défense :  
Gl G. Parayre