

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



**INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN**

**Master 2 Professionnel
Droit et management du Transport Aérien**

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2015 - 2016

**« Renforcement des mesures de sûreté aérienne
et libertés individuelles : une impossible
conciliation ? »**

Clélia GIRY

Sous la direction de
Monsieur Grégory Laville de la Plaigne
Avocat | Clyde & Co LLP

« L'IFURTA n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce travail. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur ».

REMERCIEMENTS

Je souhaite en premier lieu remercier Monsieur Grégory Laville de La Plaigne qui a accepté la direction de ce mémoire.

Mes remerciements à Monsieur Pierre Fizazi, pour m'avoir orientée vers ce sujet passionnant.

Merci à Monsieur Denis Mouralis pour sa disponibilité.

Merci Messieurs Herman Montreuil et Pascal Andrei, pour avoir répondu à mes questions.

J'adresse également ma reconnaissance à toute l'équipe pédagogique de l'IFURTA. Merci à Monsieur Michel Groisne pour ses conseils et son attention. Merci à Mesdames Danielle Cherron, Marie-France Susini et Marjorie Vial pour leur écoute. Merci à Monsieur Cyril Bloch pour son professionnalisme. Enfin, merci à tous les professeurs et intervenants d'avoir pris le temps de nous faire découvrir le monde passionnant du transport aérien.

Pour finir, mon amitié la plus sincère va à mes camarades de la promotion Augustin de Romanet et à tous ceux m'ayant soutenue et ayant débattu avec moi tout au long de la rédaction de ce mémoire.

TABLE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

A-C

API : Advanced Passenger Informations
 BEA : Bureau d'Enquête et d'Analyse
 CEAC : Conférence Européenne de l'Aviation Civile
 CEDH : Convention Européenne des Droits de l'Homme / Cour Européenne des Droits de l'Homme
 CJUE : Cour de Justice de l'Union Européenne
 CNIL : Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés

D-E

DDHC : Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen
 DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
 DGSE : Direction Générale de la Sécurité Extérieure
 DGSI : Direction Générale de la Sécurité Intérieure
 DRM : Direction du Renseignement Militaire
 DPSD : Direction de la Protection et de la Sécurité de la Défense
 DSAC : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
 DTA : Direction du Transport Aérien
 EASA : European Aviation Safety Agency

F-O

FPR : Fichier des Personnes Recherchées
 GDS : Global Distribution System
 GTA : Gendarmerie du Transport Aérien
 GIGN : Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale
 IATA : International Air Transport Association
 OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
 OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique

P-Z

PAF : Police de l'Air et des Frontières
 PARAC : Pôle d'Analyse du Risque pour l'Aviation Civile
 PNR : Passenger Name Record
 PIF : Poste d'Inspection Filtrage
 SGDSN : Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale
 TSA : Transportation Security Administration
 TCA : Titre de Circulation Aéroportuaire
 UE : Union Européenne
 ZSAR : Zone de Sûreté à Accès Réglementé

GLOSSAIRE

Acte d'intervention illicite : Selon le manuel de sûreté de l'OACI, il s'agit de tous les actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire la capture illicite d'un aéronef en vol ou au sol, la prise d'otage à bord d'un aéronef ou dans un aéroport, l'intrusion par la force à bord d'un aéronef dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique, l'introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles, la communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigant, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile

API (Advanced Passenger Information) : Au sens de la CNIL, données présentes dans les systèmes d'information d'enregistrement et d'embarquement des compagnies aériennes ou des plateformes aéroportuaires.

Dignité humaine : Valeur infinie de la personne humaine, qui commande de la traiter toujours d'abord comme une fin, et jamais comme un simple moyen. C'est l'attribut fondamental de la personnalité humaine, qui la fonde à la fois comme un sujet moral et un sujet de droit. Il s'agit d'un principe à valeur constitutionnelle.

Données personnelles : selon l'article 2 de la loi Informatique et libertés, il s'agit de toute information relative à une personne physique identifiée ou qui peut être identifiée, directement ou indirectement, par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments qui lui sont propres. Pour déterminer si une personne est identifiable, il convient de considérer l'ensemble des moyens en vue de permettre son identification dont dispose ou auxquels peut avoir accès le responsable du traitement ou toute autre personne "

Enquête de sécurité : au sens de l'annexe 13 à la Convention de Chicago, « l'enquête de sécurité sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents

ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. »

Liberté de circulation : au sens de l'article 13 la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, il s'agit du droit du droit pour tout individu de se déplacer librement dans un pays, de le quitter et d'y revenir.

PNR (Passenger Name record) : Au sens de la CNIL, informations liées à la réservation et contenues dans les dossiers créés par les compagnies aériennes pour chaque vol. Elles permettent d'identifier chaque passager et d'avoir accès à tous les renseignements concernant son voyage : vols d'aller et de retour, correspondances éventuelles, moyens de paiement utilisés, services particuliers souhaités à bord, etc.

Secret médical : selon l'article R4127-4 du Code de la santé publique, droit d'un patient au respect de sa vie privée et au secret des informations le concernant. Le secret médical s'impose à tout professionnel de santé ainsi qu'à tous les professionnels intervenant dans le système de santé.

Sûreté aérienne : selon l'annexe 17 à la Convention de Chicago, il s'agit de la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ».

Vie privée : désigne, par opposition à la vie publique, la sphère des activités de la personne qui relèvent de l'intimité et qui doivent rester à l'abri du regard d'autrui : vie sentimentale, mœurs, état de santé, pratique religieuse, loisirs, etc.

SYNTHESE

L'actualité française et européenne fait craindre plus que jamais des atteintes d'envergure aux intérêts de la nation, et particulièrement à la sûreté du transport aérien. Face à cette menace, les gouvernements se mobilisent et multiplient les mesures d'urgence pour protéger les citoyens et les installations. Ainsi, au lendemain des attentats du 13 Novembre 2015 à Paris, le débat préoccupant sur l'accès des autorités des membres de l'Union Européenne aux données des passagers aériens contenues dans les PNR a une fois de plus été relancé, et la mise en place d'une nouvelle réglementation accélérée.

Dans ce contexte d'urgence et de tension extrême, le choix de ce sujet de mémoire est apparu plus qu'opportun : il nous a semblé non seulement pertinent mais aussi nécessaire d'analyser la justification d'un renforcement permanent des mesures de sûreté aérienne face au respect des libertés individuelles.

Ce mémoire n'a pas vocation à défendre catégoriquement une position, qu'elle soit libertaire ou sécuritaire, dans un débat en constante mutation. Bien au contraire, il vise à offrir de nouveaux outils de réflexion à ses lecteurs et invite à la discussion, à la lumière des enjeux et du contexte dans lequel évoluent le transport aérien et sa sûreté. Assorti d'exemples les plus emblématiques de mesures de sûreté aérienne en conflit direct avec le maintien des libertés individuelles, il appuiera sur la nécessité de la recherche continue d'un équilibre, tant dans le renforcement de ces mesures que dans la défense des libertés individuelles.

Ce travail s'adresse à tous les citoyens se sentant concernés par la protection de leurs libertés individuelles et par la garantie d'une sûreté aérienne efficace, qu'ils soient curieux ou inquiets, révoltés ou terrifiés, professionnels du transport aérien comme passagers.

A tous, bonne lecture.

OVERVIEW

French and European news reveal more than ever threats to national interests, particularly to aviation safety. To face this threat, governments are joining their forces and multiplying emergency measures to protect their citizens and installations. Thus, the day following 2015 Paris attacks, the controversial debate on the access to air passengers' data contained in PNR by the European Union members was relaunched once again and the settlement of a new law was accelerated.

In this emergency and extremely anxious context, choosing this subject essay appeared to be more than appropriate: it is not only relevant, but also necessary to analyse why aviation safety measures are continuously strengthened, at the cost of the protection of individual freedoms.

This essay does not intend to defend an absolute libertarian or safe position; while this debate is continuously moving. On the contrary, it aims to propose new ways of thinking and suggests discussions. Thanks to emblematic examples of aviation safety measures conflicting with respect of individual freedoms, it will emphasize on the necessity to balance the strengthening of aviation safety measures but also the defence of individual freedoms.

This work was made for all citizens feeling concerned by their individual freedoms and by the guarantee of an efficient aviation safety, may they be curious or worried, offended or terrified, aviation professionals or passengers.

Wishing to everyone a compelling reading.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
Partie I : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne face à des enjeux et risques multiples	12
Titre 1 : Enjeux et objectifs de la sûreté aérienne	12
Chapitre 1 : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne justifié par une activité au cœur des préoccupations mondiales.....	12
Chapitre 2 : Le renforcement des mesures jusqu'à une sûreté aérienne maximale	24
Titre 2 : Une approche basée sur l'analyse de risques en constante mutation	35
Chapitre 1 : Les risques au sol.....	35
Chapitre 2 : Les risques en vol.....	40
Chapitre 3 : une menace évolutive	44
Partie II : Un renforcement progressif des mesures de sûreté aérienne et le recul inéluctable des libertés individuelles	47
Titre 1 : Historique du renforcement des mesures de sûreté aérienne	47
Chapitre 1 : Avant le 11 Septembre 2001, une lente progression du renforcement des mesures de sûreté aérienne	48
Chapitre 2 : La réactivité de la sûreté aérienne après le choc du 11 septembre 2001	50
Titre 2 : La conciliation des mesures de sûreté aérienne et des libertés individuelles menacée par une actualité inquiétante	55
Chapitre 1 : Vers une surveillance de masse au service de la sûreté aérienne : l'exemple du PNR	55
Chapitre 2 : De l'équilibre entre une sûreté aérienne ciblée mais égalitaire	63
Partie III : La relation entre sûreté aérienne et libertés individuelles : entre paradoxe et complémentarité	71
Chapitre 1 : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne, une réponse toujours adaptée ?	71
Chapitre 2 : Un attachement variable aux libertés individuelles	75
CONCLUSION	78

INTRODUCTION

« Les Français doivent être conscients qu'avec ces attentats, ils vont devoir sacrifier une partie de leurs libertés individuelles. » Tels ont été les mots brutaux et francs de Vincent Desportes, Général de l'Armée de Terre, au lendemain des attentats du 13 Novembre 2015 ayant traumatisé Paris et le monde entier. Le transport aérien, et particulièrement l'aviation civile, ne sont pas épargnés par cette vague sécuritaire et liberticide. Si autrefois, le ciel était symbole de liberté absolue, son accès est aujourd'hui associé à des mesures de contrôle toujours plus contraignantes et intrusives au service de la sûreté aérienne.

La première définition de la sûreté aérienne, devenue référence pour tous les professionnels, a été donnée par l'OACI en 1974 lors de la création de l'annexe 17 à la Convention de Chicago. Elle correspond à «la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ». Par «actes d'intervention illicite», il faut entendre «tous actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire la capture illicite d'un aéronef en vol ou au sol, la prise d'otage à bord d'un aéronef ou dans un aéroport, l'intrusion par la force à bord d'un aéronef dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique, l'introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles, la communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigant, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile»¹. En réalité, les enjeux de la sûreté aérienne dépassent donc largement la seule aviation civile. Aujourd'hui, elle est au cœur de la politique de lutte antiterroriste des Etats, mais également de la lutte contre l'immigration clandestine ou encore contre toute forme grave de crime international.

La sûreté aérienne (safety en anglais) est à distinguer de la sécurité aérienne (security en anglais). Selon l'OACI, « la sécurité est une situation dans laquelle les risques de lésion corporelle ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce

¹ Extrait du manuel de sûreté in *La sécurité et la sûreté du transport aérien*, L'Harmattan 2005, p120

niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques ».² Elle correspond à la protection du transport aérien contre des défaillances d'origine involontaire.

Mais comme le propose le Professeur Franck Moderne, il convient de « prendre le terme sécurité au sens objectif de toute action visant au maintien ou au rétablissement de l'ordre et de la paix publique ».³ En ce sens, sûreté et sécurité aériennes ayant la même finalité de protection des biens et des personnes, elles sont toutes deux au service de la sécurité globale au sens général du terme. Ce constat pose une première difficulté au regard des libertés individuelles, puisque l'ordre public, en tant que conception de la vie en commun, s'oppose aux libertés individuelles d'un point de vue dialectique.⁴

S'il n'existe pas de définition précise des libertés individuelles, elles sont affirmées par la lecture combinée des articles 1, 2 et 4 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen ainsi que de l'article 66 de la Constitution.⁵ Elles trouvent également leur protection dans d'autres textes internationaux tels que la Convention Européenne des Droits de l'Homme et la Déclaration Universelle des droits de l'Homme.⁶ Il s'agit ainsi de toute liberté que l'individu exerce en solitaire, comme la liberté de disposer de son corps, le droit à la vie ainsi qu'au respect de sa vie privée, le droit à la sûreté, la liberté d'aller et venir, la liberté d'opinion, de religion, le droit de propriété... Ces textes placent ces libertés au premier rang des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme, pourvu qu'elles ne nuisent pas à autrui. D'où la nécessité de mettre en place des limites, y compris dans le domaine du transport aérien. C'est là l'essence même du Contrat Social tel que dégagé par de nombreux philosophes, notamment par Hobbes : selon lui, l'Homme de l'état de nature est hostile à l'autre, mais chacun est lié par la crainte d'une mort violente. Cette crainte commune est le fondement d'un pacte selon lequel chacun s'engage à renoncer à sa souveraineté naturelle en faveur d'un tiers qui assurera la paix civile et la sécurité de tous : « La cause finale, le but, le dessein, que poursuivent les hommes, eux qui par nature aiment la liberté, et l'empire exercé, sur autrui, lorsqu'ils se sont imposé, des restrictions au sein desquelles on les voit vivre dans les Républiques, c'est le souci de pourvoir à leur propre préservation et de vivre plus heureusement par ce moyen: autrement dit, de

² ICAO Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation

³ *La sécurité et la sûreté du transport aérien*, L'Harmattan 2005

⁴ *Lexique des termes juridiques* 2012 DALLOZ p618

⁵ En annexe

s'arracher à ce misérable état de guerre ».⁷

Le renforcement des mesures de sûreté aérienne s'inscrit dans ce contrat social : par ce renforcement, les citoyens acceptent de céder une part de leurs libertés individuelles. Mais jusqu'où sont-ils prêts à aller pour se protéger d'eux-mêmes ? Si elle n'a jamais été aussi bien protégée, l'industrie du transport aérien n'a aussi jamais été autant exposée qu'à l'heure actuelle aux actes d'intervention illicites et volontaires. L'actualité internationale et nationale de ces derniers mois inquiète : disparation d'aéronefs, sabotages, détournements, attaques dans les aéroports... Ainsi que tous les évènements n'affectant pas directement le transport aérien. Au fur et à mesure des progrès techniques et de l'engouement suscité, le transport aérien s'est peu à peu révélé comme un secteur particulièrement vulnérable aux atteintes malveillantes, donnant ainsi raison à Jean-Jacques Rousseau dans son Discours sur les sciences et les arts, en 1750, selon lequel « Nos âmes se sont corrompues à mesure que nos sciences et nos arts se sont avancés à la perfection ».⁸

Parallèlement, pour faire face à la croissance de ces menaces, l'arsenal réglementaire et législatif s'est progressivement développé partout dans le monde pour enrichir le niveau minimal de sûreté exigé par l'OACI. Après les attentats du 11 Septembre 2001 et le virage sécuritaire américain, l'Union Européenne a dans un premier temps élargi sa compétence à la sûreté aérienne en adoptant le règlement (CE) 2320/2002 du 16 décembre 2002, aujourd'hui abrogé par le règlement (CE) n°300/2008 du 11 mars 2008, permettant l'adoption de nombreux règlements d'application. L'Etat français, de son côté, est tenu d'élaborer un Programme National de Sûreté en complément des mesures prévues par le Code des Transports et le Code de l'Aviation Civile. Pour être pleinement opérationnelles, ces mesures sont renforcées par une série d'arrêtés de police. Ces textes imposent un certain niveau de sûreté mais, parce qu'ils se veulent proportionnels, encadrent les mesures mises en place afin de limiter d'éventuels excès nocifs aux libertés individuelles. L'enjeu est en effet de préserver « un équilibre indispensable entre protection des intérêts de la société et ceux de la personne dont les droits fondamentaux doivent être respectés ».⁹

Mais il convient surtout de relever que la multiplication de ces sources dans le temps est un premier indice de la nature réactive de la sûreté aérienne. Pour suivre les évolutions et multiplications des risques à l'aviation civile, la sûreté aérienne est en fait dépendante

⁷ HOBBS Thomas, *Léviathan*, Philosophie politique, Ed. Sirey, 1971

⁸ ROUSSEAU Jean-Jacques, Discours sur les Sciences et les Arts

⁹ Lexique des termes juridiques 2012 DALLOZ p694

des menaces qu'elle entend traiter. Les mesures de sûreté sont alors constamment adaptées, renforcées, additionnées. Si cette adaptation est indispensable, elle a pour dommage collatéral une atteinte indéniable aux libertés individuelles pour tous les utilisateurs du transport aérien, passagers comme professionnels : protection des données personnelles et de la vie privée, liberté de pensée, d'opinion, de religion, dignité personnelle, ou encore liberté d'aller et venir s'en retrouvent restreints. A tel point que, selon les propos du spécialiste Loïc Gard « l'aérien est en train de devenir le cheval de Troie du retour à une société de police ».¹⁰ Mais ce recul des libertés individuelles est-il vraiment une condition sine qua none de la sûreté aérienne ? Quels sont les enjeux du transport aérien et de sa sûreté qui nécessitent une telle atteinte à des droits qui sont pourtant, pour certains, fondamentaux ? Les mécanismes de renforcement des mesures de sûreté aérienne sont-ils adaptés au respect des libertés individuelles ? Par ailleurs, les revendications liées aux libertés individuelles sont-elles toujours fondées ? Comment éviter le risque de tomber dans un débat réactionnaire ? Ces deux exigences sont-elles réellement inconciliables ? Le cas échéant, faudrait-il choisir entre un transport aérien sûr et des libertés individuelles respectées ? Toutes ces questions résonnent finalement dans une interrogation ultime : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne est-il toujours justifié au regard de la protection des libertés individuelles ?

Dans la limite des exigences de confidentialité, des éléments de réponse et des pistes de réflexions seront apportés, principalement au regard du contexte global et actuel en France et au sein de l'Union Européenne, berceaux des droits fondamentaux et des libertés individuelles. Mais la sûreté aérienne étant une préoccupation mondiale sous forte influence américaine, de nombreuses autres nationalités seront citées au titre d'illustration et parfois même de justification.

Pour comprendre la complexité de la relation que la sûreté aérienne entretient avec les libertés individuelles, il est d'abord indispensable de procéder à une analyse détaillée des enjeux et risques qu'elle entend traiter. Il s'agit en effet d'une discipline constamment sollicitée car participant de la sécurité d'un des secteurs les plus stratégiques de notre siècle (Partie I). Mais qu'il s'agisse de l'historique de la mise en place et du renforcement des mesures de sûreté aérienne ou de son actualité la plus récente, force est de constater au travers de ces illustrations que c'est principalement la nature réactive de ce domaine qui

¹⁰ *La sécurité et la sûreté du transport aérien*, L'Harmattan 2005, p205

entraîne une atteinte aux libertés individuelles, dont la proportionnalité est parfois discutable (Partie 2). Il s'agira alors de trouver des explications et atténuations à un tel comportement (Partie 3).

PARTIE I : LE RENFORCEMENT DES MESURES DE SURETE AERIENNE FACE A DES ENJEUX ET RISQUES MULTIPLES

Une compréhension de la relation entre mesures de sûreté aérienne et libertés individuelles passe par une étude complète des mécanismes et de l'environnement de la sûreté aérienne. Depuis l'avènement du transport aérien, c'est un domaine extrêmement réactif car fortement sollicité par l'actualité mondiale. La sûreté aérienne dépasse en effet largement le seul cadre du transport aérien (Titre 1) et se voit donc basée sur une analyse de risques qui évoluent en permanence (Titre 2).

Titre 1 : Enjeux et objectifs de la sûreté aérienne

Le renforcement des mesures de sûreté aérienne et le recul conséquent de certaines libertés individuelles observable depuis plusieurs années ne peut être appréhendé qu'après une analyse du contexte dans lequel s'inscrit le transport aérien. Tout en étant limitée par des contraintes techniques, économiques mais aussi juridiques intégrant le respect des libertés individuelles (Chapitre 2), la sûreté aérienne doit protéger un secteur hautement stratégique et vulnérable, une cible privilégiée d'auteurs d'actes intentionnellement illicites (Chapitre 1).

Chapitre 1 : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne justifié par une activité au cœur des préoccupations mondiales

Afin de comprendre l'intérêt que portent les auteurs d'actes malveillants au transport aérien (Section 2) et la nécessité de l'en protéger, il faut d'abord s'intéresser à son rôle dans les relations mondiales, qu'elles soient économiques, culturelles ou politiques (Section 1).

Section 1 : Sensibilité et particularités du transport aérien

Le transport aérien est une activité économique particulièrement stratégique à bien des égards. Ses nombreuses particularités en justifient son exposition et sa vulnérabilité face à des actes malveillants, de quelque ampleur qu'ils soient, et donc la nécessité de mettre en place un système de sûreté le plus efficace possible. Ces particularités tiennent notamment à ses caractéristiques techniques (I), sa réciprocité avec l'économie mondiale réelle (II) ainsi que l'attachement symbolique que les Etats lui accordent (III).

I. Des caractéristiques hors du commun à l'origine d'une grande vulnérabilité

La nature du transport aérien fait de ce secteur une activité économique hautement technique et unique. C'est une industrie de pointe, ce qui la rend d'autant plus sensible et vulnérable aux perturbations et agressions extérieures.

Les caractéristiques de l'aéronef en lui-même font de cet objet une source potentielle de dangers de grande ampleur. Parce qu'il est autonome notamment, il n'a pas de voie propre et peut donc être détourné de sa trajectoire initiale pour atteindre une installation sensible ou une zone densément peuplée dans le cadre d'une attaque terroriste. Comme le relève Maître Patrice Rembauville-Nicolle, « ce mode de transport, qui implique le survol d'un territoire, le rend par nature plus dangereux en ce qu'il permet d'attaquer n'importe où et n'importe quand »¹¹. La capacité d'emport des aéronefs, toujours plus importante (la capacité maximale prévue par Airbus de l'A380-800 étant de 853 passagers), constitue également une source d'inquiétude puisqu'elle concentre le nombre potentiel de victimes d'un acte criminel ou terroriste. Ce nombre peut de plus être démultiplié lors d'un détournement. En témoigne l'un des attentats les plus meurtriers de l'histoire du transport aérien et de l'histoire contemporaine en général : 2 977 passagers et individus au sol ont perdu la vie le 11 septembre 2001.

Parce qu'il est également le moyen de transport le plus rapide, le transport aérien a bouleversé notre géographie : aujourd'hui, n'importe quel point de la planète est accessible par n'importe qui en un nombre maximum de 2 connexions. Il n'existe plus de lieu inaccessible ou inconnu ou tout simplement isolé. C'est un facteur fortement contributeur

¹¹ REMBAUVILLE-NICOLLE Patrice, L'effectivité du droit de la sécurité aérienne, La sécurité et la sûreté du transport aérien, L'Harmattan 2005, p43

du phénomène de mondialisation, mais en contrepartie, les menaces ont également pris une dimension internationale : la sûreté aérienne est l'affaire de tous et partout. Cette dimension mondiale a notamment été intégrée lors de la mise en place d'institutions internationales telles que l'IATA et l'OACI, qui ont très tôt identifié que les enjeux soulevés par l'exploitation commerciale des aéronefs dépassent de loin le cadre de ce secteur économique.

II. L'influence réciproque avec l'économie réelle, facteur d'exposition aux actes malveillants

Economie mondiale et transport aérien sont étroitement liés car il n'y a pas d'activité sans mobilité. Comme souligné dans le rapport rendu en 2014 par le groupe de travail en charge de l'étude de la compétitivité du transport aérien auprès de l'Assemblée Nationale, « les échanges commerciaux, économiques et culturels d'un Etat supposent un transport aérien performant ». ¹² Parallèlement, cette activité profite de l'évolution de deux éléments macroéconomiques d'une région pour se développer : son dynamisme et sa croissance démographique (A). Cette interdépendance est remarquablement illustrée par la mise en perspective de quelques données chiffrées, qui permettent de comprendre les répercussions possibles sur tout le système économique mondial de la commission d'un acte malveillant à l'encontre du transport aérien (B).

A. Le transport aérien au cœur d'échanges de toute nature

Le transport aérien permet à la fois de structurer et d'unifier l'ensemble d'un territoire à l'échelle locale mais aussi de développer son attractivité et son rayonnement mondial en contribuant à l'échange de passagers et de fret. Il est aujourd'hui le vecteur privilégié d'échanges de richesses, tant matérielles qu'intellectuelles et culturelles. Alors que l'ensemble du fret avionné représente près de 35% de la valeur mondiale des marchandises transportées pour seulement 0,5 % du volume transporté, les passagers aériens se distinguent en trois grandes catégories ayant chacune un fort capital économique : les voyageurs d'affaire, les voyageurs dits VFR (Visit to friends and

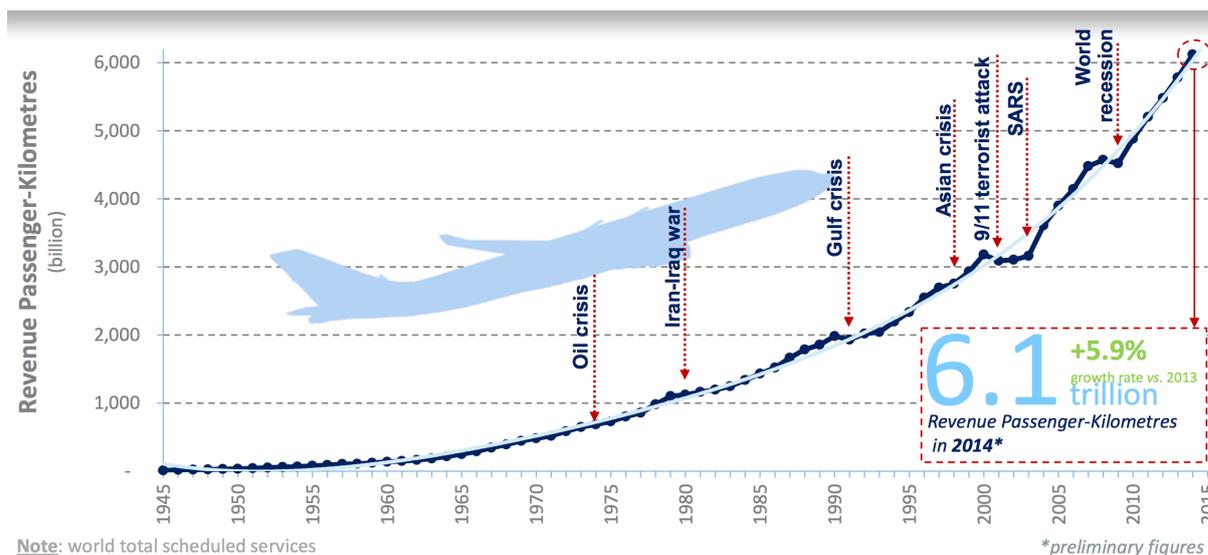
¹² RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL COMPÉTITIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS, présidé par M. Bruno LE ROUX, remis en Novembre 2014

relatives) et les voyageurs loisirs. La nature de ces trois types de consommateurs illustre précisément le lien qu'entretiennent économie mondiale et transport aérien : tandis que les voyages d'affaires offrent une indication sur le PIB et le volume des échanges économiques d'un pays ou d'une région, les voyages VFR et loisirs sont en adéquation avec le pouvoir d'achat des ménages.



ICAO UNITING AVIATION

Continuous growth of air traffic



Source : ICAO Air Transport in figures, 2015

Outre l'exceptionnelle résilience du secteur aérien, inégalée par aucun autre secteur industriel, le graphique ci-dessus, publié par l'OACI, souligne l'étroit lien qu'entretient le transport aérien avec l'économie mondiale : chaque baisse de croissance est justifiée par une crise à l'échelle du globe, qu'elle soit politique, pétrolière ou purement économique. Il convient également de relever le recul du trafic consécutif aux attentats du 11 Septembre.

Dans son rapport, l'OACI rappelle également que l'industrie du transport aérien est non seulement un moteur vital du développement socio-économique mondial mais également un catalyseur de développement économique grâce à sa contribution à la création d'emplois, au développement du tourisme et du commerce local et enfin aux investissements étrangers et, de manière générale, au commerce international¹³.

L'influence du transport aérien dans l'économie mondiale, et réciproquement, est d'autant plus frappante par l'analyse de quelques chiffres.

¹³ ICAO Air Transport in figures, 2015, 15 pages

B. Le transport aérien en quelques chiffres

Afin de comprendre le rôle stratégique du transport aérien dans les relations internationales et, de fait, son exposition aux actes malveillants, il est important de s'intéresser à l'éclairage précis qu'apportent certains résultats statistiques.

1. *Un secteur au cœur de la création de richesses*

Le transport aérien est une activité d'envergure mondiale et coûteuse. En 2013, elle a généré plus de 708 milliards de dollars pour 686 milliards de dépenses. Mais la donnée chiffrée la plus emblématique lorsqu'il est fait mention de ce secteur industriel est sans aucun doute son taux de croissance spectaculaire. Depuis toujours, les constructeurs et l'IATA s'accordent sur les prévisions de croissance, avec un doublement du trafic aérien tous les 20 ans. Dans son dernier communiqué, IATA estimait ainsi la croissance annuelle globale pour les 20 prochaines années à +3,8% par an, ce qui signifie que 7 milliards de passagers seront transportés en 2034¹⁴ ; autant de passagers dont il faudra assurer la sécurité au travers notamment de mesures de sûreté les moins contraignantes mais surtout, les moins liberticides possibles.

Au-delà de cette promesse de croissance vertigineuse, la richesse générée par le transport aérien à l'échelle du globe est déjà bien réelle : selon l'Air Transport Action Group, en 2014¹⁵, le secteur générait 58, 1 millions d'emplois directs, indirects et induits (dont les emplois liés au tourisme) et 2.4 billions USD de retombées économiques. Autrement dit, le transport aérien représente 3.5% du PIB mondial¹⁶. Ces interactions sont particulièrement remarquables lorsque survient un acte de terrorisme.

2. *L'économie du transport aérien face au terrorisme*

Qu'il soit dirigé ou non vers le transport aérien, un acte malveillant d'envergure terroriste provoque des répercussions économiques importantes. Il convient de citer 2 des évènements les plus marquants de l'Histoire contemporaine. Dans un rapport publié en

¹⁴ air-journal.fr, IATA : seulement 7 milliards de passagers aériens en 2034, publié le 27 novembre 2015 par François Duclos

¹⁵ ICAO Air Transport in figures, 2015, 15 pages

¹⁶ LEGER Thibault, « Observations économiques sur le trafic aérien mondial », analyse publiée sur «leconomiste.eu» le 27/01/2015

2002, l'OCDE a mesuré à court terme l'impact économique des attentats du 11 Septembre : selon cette publication, « la destruction de biens matériels a été estimée dans les comptes nationaux à 14 milliards de dollars pour les entreprises privées, 1.5 milliard de dollars pour les entités relevant de l'Etat et des collectivités locales et 0.7 milliard pour l'Etat fédéral. Les dépenses de sauvetage et de déblaiement ainsi que les frais connexes ont été estimés à au moins 11 milliards de dollars. La pointe de Manhattan a perdu environ 30 pour cent de ses superficies de bureau et de très nombreuses entreprises ont disparu. Près de 200 000 emplois ont été anéantis ou délocalisés. »¹⁷ 10 ans plus tard, une étude de la Brown University de New York a démontré que le coût total des attaques, intégrant la mise en place d'une nouvelle agence fédérale pour la sûreté dans les transports a été de 3000 milliards de dollars pour les Etats-Unis¹⁸.

Réciproquement, le transport aérien est économiquement impacté par des actes de terrorisme n'étant pourtant pas directement dirigés contre lui. Ainsi, le manque à gagner à court terme des attentats du 13 Novembre 2015 à Paris a été estimé à 70 millions d'euros pour le groupe Air France-KLM¹⁹.

Ces chiffres colossaux, qu'ils soient liés à l'exploitation du secteur ou à une potentielle atteinte d'origine malveillante expliquent en partie l'implication des Etats dans la gestion du transport aérien, mais surtout la nécessité de le protéger.

III. Un symbole de puissance étatique

Le secteur des transports, de manière générale, occupe une place stratégique qui suscite un interventionnisme poussé, voire parfois un protectionnisme, des Etats. Ce constat est d'autant plus marquant appliqué au transport aérien, notamment pour les raisons évoquées précédemment et la symbolique qui en découle.

« Le transport aérien reste encore, malgré la mondialisation de l'activité, le porte-drapeau d'une nation, le vecteur des liaisons entre Etats-souverains et l'expression du savoir-faire de ses ressortissants. Aucun Etat qui veut tenir une place de premier rang dans

¹⁷ Conséquences économiques du terrorisme, OCDE, 2002

¹⁸ Le coût total du 11 septembre pour les Etats-Unis : 3.000 milliards de dollars, Le Huffington Post, 09/09/2011

http://archives-lepost.huffingtonpost.fr/article/2011/09/09/2586168_le-cout-total-du-11-septembre-pour-les-etats-unis-3-000-milliards-de-dollars.html

¹⁹ L'impact des attentats estimé à 70 millions d'euros pour Air France, Le Monde.fr, 11/01/2016

http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2016/01/11/l-impact-des-attentats-estime-a-70-millions-d-euros-pour-air-france_4845072_1656968.html

le concert mondial, ne peut voir disparaître ses compagnies aériennes sans tenter d’y remédier. » C’est ainsi que se mesure l’importance du transport aérien pour un Etat souverain selon le groupe de travail compétitivité du transport aérien français, auprès de l’Assemblée Nationale²⁰. La notion de « porte-drapeau » est d’ailleurs on ne peut plus pertinente en l’espèce et rejoint la remarque de Pierre Biplan, selon laquelle rares sont les compagnies aériennes majeures membres de l’IATA ne portant pas une marque de leur Etat. A l’origine nationalisées ou créées directement par les pouvoirs publics, la plupart des compagnies intègrent en effet dans leur identité une référence à leur territoire d’origine (Cathay Pacific, Iberia), leur drapeau (Swiss), quand elles n’intègrent pas directement leur nationalité ou le nom de leur pays (Air France, British Airways)²¹.

Cet intérêt remonte aux origines-mêmes de l’aviation, lorsque les Etats saisirent les enjeux commerciaux et militaires de sa progression fulgurante au lendemain de la seconde guerre mondiale. En témoignent la création de l’IATA et de l’OACI, respectivement en 1945 et 1947 ainsi que la ratification de la Convention de Chicago qui, en posant notamment les principes des libertés de l’air, assure aux signataires le respect de leurs frontières aériennes. Jusqu’au Airline Deregulation Act adopté en 1978 aux Etats-Unis, le transport aérien est alors considéré comme un service public par tous les Etats, empêchant ainsi le développement de toute concurrence. Ce mouvement de libéralisation commerciale est progressivement suivi en Europe à partir de 1983.

Toutefois, libéralisation ne signifie pas pour autant déréglementation, et les Etats conservent un large pouvoir d’intervention dans ce secteur si sensible. La sûreté aérienne reste d’ailleurs de la responsabilité des Etats. Ainsi, comme le relève l’OACI, certains gouvernements n’hésitent pas à biaiser la concurrence du secteur par « des politiques intégrées visant à promouvoir le développement économique relié à l’aviation. D’autres gouvernements mettent des entraves sous forme de taxes onéreuses, de fardeau réglementaire et de goulots d’étranglement nuisant au développement des infrastructures. »

²² Ces entraves peuvent notamment prendre la forme de mesures de sûreté démesurées ou inadaptées, dont l’élaboration reste de la compétence des Etats. Il arrive que le maintien d’échanges commerciaux bilatéraux face l’objet d’un véritable rapport de forces car

²⁰ Rapport du groupe de travail compétitivité du transport aérien français, présidé par M. Bruno LE ROUX, remis en Novembre 2014, p2

²¹ Biplan Pierre, « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote* 3/2004 (N°114, p. 56-70

²² ICAO Air Transport in figures, 2015, p12

conditionné à l'application de mesure imposées par l'une des parties souveraines : ce fut notamment le cas lors de la mise en place du Passenger Name Record entre les Etats-Unis et l'Union Européenne par le Homeland Security Act de 2002, suite aux attentats du 11 septembre 2001, une mesure de sûreté controversée qui sera analysée ultérieurement dans ce mémoire²³.

Ce lien entretenu entre transport aérien et gouvernements fait de ce transport une cible privilégiée des auteurs d'actes de malveillance de revendication notamment religieuse ou politique.

Parce qu'il est un secteur économique des plus stratégiques, le transport aérien est un objet privilégié des auteurs d'actes malveillants, qu'ils soient d'envergure criminelle ou terroriste. En moins d'un siècle, il est devenu un support indispensable aux relations commerciales internationales, mais aussi un véritable outil de rayonnement culturel, scientifique, militaire et politique au service des Etats. Assurer la sûreté du transport aérien, c'est assurer la sûreté de toutes les installations et institutions avec lesquelles il peut avoir une interaction. Cette dimension justifie la nécessité d'assurer une sécurité maximale du secteur, notamment au travers d'un arsenal de mesures de sûreté complet, dont les conséquences d'une faille peuvent largement dépasser le cadre du transport aérien. Une telle ampleur résultant d'une catastrophe aérienne provoquée par un acte malveillant est également justifiée par l'intérêt particulier que la société entretient avec ce mode de transport hors du commun.

Section 2 : Le transport aérien, un secteur particulièrement exposé aux acteurs malveillants

Le transport aérien est un secteur d'activité étroitement rattaché à la puissance commerciale, culturelle mais aussi militaire d'un Etat. Il est considéré en France comme un secteur d'activité vital qui nécessite une protection particulière. Il se retrouve en conséquence fortement exposé à la commission d'actes malveillants, parce qu'il intéresse particulièrement les terroristes (I) mais aussi, de manière moins évidente, les criminels et délinquants (II), qui profitent de la forte médiatisation de ce secteur spécifique (III).

²³ Voir p55

I. Le transport aérien, cible privilégiée des terroristes

De par sa position stratégique, l'Histoire du transport aérien est marquée par de nombreux actes de malveillance aux motivations politiques ou religieuses. Elle a notamment été particulièrement touchée par le conflit israélo-palestinien. Les exemples sont nombreux : des tirs palestiniens sur un avion de la compagnie El Al à son décollage de l'aéroport de Zurich en 1969, en 1970 le crash d'un vol SwissAir provoqué par erreur par des terroristes palestiniens y ayant placé une bombe destinée à un aéronef israélien ou encore l'attaque palestinienne de 1973 envers un avion de l'ancienne compagnie Pan Am à l'aéroport de Rome Fiumicino.²⁴

Il faut remonter à la définition légale même du mot terrorisme pour expliquer une telle exposition du transport aérien à cette menace : selon l'article 421-1 Code Pénal, un acte de terrorisme est une infraction étant « intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur »²⁵.

Il peut prendre la forme d'enlèvements, de sabotages, de prises d'otage ou d'attentats, actes malveillant également défini par le Code Pénal, à l'article 412-1 : « constitue un attentat le fait de commettre un ou plusieurs actes de violence de nature à mettre en péril les institutions de la République ou à porter atteinte à l'intégrité du territoire national. »²⁶ Ces définitions trouvent particulièrement leur sens et se voient même amplifiées lorsqu'appliquées au transport aérien : porter atteinte à ce secteur par un acte de violence, c'est fragiliser un équilibre économique basé sur les échanges non seulement nationaux mais également mondiaux, c'est remettre en cause une organisation et une confiance mutuelle entre opérateurs et enfin semer le doute sur la capacité des institutions étatiques et supra-étatiques à assurer la protection des citoyens. C'est d'ailleurs ce que relève Gérard Borel, General Counsel de l'ACI Europe, au regard de la politique de sûreté adoptée au lendemain des attentats de 2001 : « les mesures additionnelles ne relèvent plus de la protection du passager mais, depuis les événements du 11 septembre, de celle du citoyen. L'avion est à ce moment là devenu une arme pour atteindre le citoyen, l'atteinte

²⁴ LAUWEREYS Zoé, Les dates clés des attentats aériens, Le Parisien <http://atelier.leparisien.fr/widgets/timeline/attentatsaeriens/>

²⁵ Article 421-1 modifié par LOI n°2011-266 du 14 mars 2011 - art. 18, Code Pénal

²⁶ Article 412-1 modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002, Code Pénal

du passager n'étant que secondaire. »²⁷ Mais si la menace terroriste est la plus redoutée, elle en reste toutefois la plus rare, d'autres actes malveillants étant commis au moyen ou à bord des aéronefs.

II. Le transport aérien, vecteur de criminalité

Les enjeux de la sûreté aérienne dépassent celle de l'aéronef et des installations liées à son utilisation : la criminalité profite de ce véritable vecteur d'échanges, au même titre que n'importe quelle autre activité économique légale. En effet, comme le relève Julien Joubert du Département de Recherche sur Menaces Criminelles Contemporaines, « les flux criminels profitent quotidiennement des nouvelles stratégies économiques et du progrès technologique »²⁸. Il s'agit notamment d'immigration clandestine, de trafic de drogues mais également d'êtres humains. L'un des exemples les plus récents et les plus médiatisés en France est l'affaire dite Air-Cocaïne : le 19 mars 2013, les autorités dominicaines saisissent 700 kilos de cocaïne d'une valeur de plus de 20 millions d'euros dans un jet français²⁹. Ces actes s'inscrivent, selon la distinction opérée par l'auteur, dans la catégorie de la criminalité aérienne parasite parce qu'elle utilise le transport aérien à ses fins sans pour autant interférer sur son fonctionnement : elle n'a aucun impact direct sur l'activité. Cette catégorie s'oppose à la criminalité aérienne prédatrice, qui intègre notamment la production de pièces aéronautiques de contrefaçon, de faux certificats³⁰...

Il convient également de relever que, du fait des milliards de passagers transportés chaque année, le transport aérien est confronté à une catégorie de passagers n'étant pas en état de voyager et qui, s'ils ne sont pas forcément des criminels, peuvent mettre en danger la vie des autres personnes à bord. Il s'agit bien souvent de passagers en état d'ébriété. Les exemples d'actes de violences physiques, de menaces envers les autres passagers et les membres d'équipage ou encore de refus d'exécuter les instructions du commandant de bord sont nombreux. Récemment par exemple, des passagers de la compagnie chinoise

²⁷ BOREL Gérard, Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes, Les incidences financières : le financement de la sûreté aérienne, 2006 p23

²⁸ JOUBERT Julien, Aviation criminelle : les jets de poche, nouveaux « go-fast du ciel », Département de Recherche sur Menaces Criminelles Contemporaines 2007, p2

²⁹ WALTON Estelle, L'article à lire pour comprendre l'affaire "Air Cocaïne", France TV info, http://www.francetvinfo.fr/faits-divers/justice-proces/proces-air-cocaine/l-article-a-lire-pour-comprendre-l-affaire-air-cocaine_1148847.html, 29/10/2015

³⁰ JOUBERT Julien, Aviation criminelle : les jets de poche, nouveaux « go-fast du ciel », Département de Recherche sur Menaces Criminelles Contemporaines 2007, p4

Hainan Airlines ont agressé un membre d'équipage qui leur avait refusé un surclassement et tenté de forcer la porte du cockpit pour s'en prendre au commandant de bord³¹. Selon les données IATA 2015, environ 300 cas d'indiscipline à bord des aéronefs sont signalés par semaine³².

III. La surexposition du transport aérien dans les médias au service des auteurs d'actes malveillants

Depuis toujours, le transport aérien fascine autant qu'il inquiète. Simplement parce qu'il défie la gravité et permet à tous de rejoindre le bout du monde en quelques dizaines d'heures, mais aussi parce qu'il peut être la scène de catastrophes à fortes répercussions économiques, sociales et politiques. En tant que secteur industriel stratégique, il se retrouve au cœur de l'actualité : les médias grands publics, quelle que soit leur forme, en commentent en continu son évolution, les derniers carnets de commande des constructeurs, les répercussions des grèves, les difficultés de certaines compagnies aériennes ou encore l'évolution de l'expérience passager... Mais l'événement le plus suivi reste tristement le cas d'accident de sécurité, et encore plus de sûreté, qui laisse rarement de survivants.

Ce phénomène n'est pas seulement propre au secteur aérien et se retrouve à toutes les échelles, particulièrement en cette période chargée d'attaques terroristes sur le sol occidental. Pour répondre à ce que certains appellent la boulimie d'informations ou encore l'infobésité, phénomène lui-même provoqué par une surcharge d'informations rapidement consommables, les médias n'hésitent pas à chasser l'actualité sensationnelle, au détriment de l'actualité informative. A l'heure des réseaux sociaux, l'instantanéité prime sur la qualité : des chaînes de télévision en continu telles que BFMTV et I-Télé qui diffusent en boucle l'exécution à bout portant du policier Ahmed Merabet le 7 janvier 2015 à la très sérieuse AFP qui annonce par erreur la mort de Martin Bouygues en février 2015, plus aucun média n'échappe à cette règle. Les auteurs malveillants d'actes de terrorisme profitent particulièrement de cette tendance, se servant même des médias comme d'une véritable publicité. En effet, comme le relève le juriste et ex-commandant de bord Nicolas Loukakos, en reprenant les termes de Georges Becker, il existerait une théorie économique du crime selon laquelle « le délinquant cherche à maximiser son espérance de profit et à

³¹ Chine : nombreux incidents violents avec des passagers, Air-journal.fr, 17 Juin 2016
<http://www.air-journal.fr/2016-06-17-chine-incidents-violents-avec-des-passagers-photo-5164898.html>

³² CHARLES Jean-Baptiste, Les passagers indisciplinés, intervention à l'IFURTA du 15 décembre 2015

minimiser le risque de punition »³³. L'auteur va même plus loin en proposant une analyse marketing de l'acte de terrorisme. Il souligne que la préparation d'un acte de terrorisme ne s'improvise plus et est soumise à une véritable étude de rentabilité, mais également une étude de marché, suivie d'une étude de faisabilité et enfin d'une étude psychologique permettant de déterminer en fonction de l'actualité-même le moment offrant la meilleure visibilité à l'attentat. Comme il le remarque en effet, « les actes d'intervention illicite n'ont d'impact, que si les médias acceptent de transformer une infraction pénale en événement. » Ainsi, l'espace et la disponibilité médiatiques sont des éléments déterminants dans la commission d'un acte de terrorisme.

Ce constat soulève des premières interrogations qui seront traitées en profondeur plus tard dans ce mémoire : les médias étant en partie responsable de la perception qu'a l'opinion publique de la sûreté aérienne, et afin d'améliorer l'efficacité de cette dernière, ne faudrait-il pas revoir notre mode de communication avant d'adopter des mesures de sûreté aérienne liberticides ?

Un début de prise de conscience a récemment pu être observé auprès de certains médias à la suite des attentats du 14 Juillet 2016 à Nice. Le Monde a ainsi pris la décision de ne plus diffuser le nom ou certaines images des auteurs. Cette prise de position a suscité un vif débat au sein des médias, où le droit à l'information, affirmé par le Conseil Constitutionnel dans une série d'arrêts basés sur l'article 11 de la DDHC dans les années 80³⁴, s'oppose au risque de servir de « caisse de résonance » aux terroristes.³⁵ Tout comme mesures de sûreté aérienne et libertés individuelles, un équilibre doit être trouvé.

Ce premier état des lieux du transport aérien et de ses spécificités montre à quel point il s'agit d'une industrie vulnérable et particulièrement exposée aux actes malveillants, qu'ils soient d'envergure terroriste, criminelle ou simplement provoqués par un passager indiscipliné. Leur impact varie selon leur intensité mais, ce secteur étant déterminant dans les relations économiques, diplomatiques et culturelles de tous les Etats, une crise du transport aérien peut amener des perturbations à l'échelle planétaire, et réciproquement. Cette sensibilité et cette exposition justifient la nécessité de sécuriser et

³³ LOUKAKOS Nicolas, *Les accidents de sûreté et le rôle de la prévention dans le transport aérien*, La sécurité et la sûreté du transport aérien, L'Harmattan 2005, p66

³⁴ Décision n°86-217DC du 18 septembre 1986 « loi relative à la liberté de communication », §11

³⁵ DURUPT Frantz et LECHENET Alexandre, Sur la diffusion de l'identité des terroristes, des médias en rangs dispersés, Libération.fr, 28/07/2016, http://www.liberation.fr/france/2016/07/28/sur-la-diffusion-de-l-identite-des-terroristes-des-medias-en-rangs-disperses_1469092

protéger le secteur de tout acte malveillant par l'adoption de mesures de sûreté efficaces et efficientes, parfois au détriment des libertés individuelles. Toutefois, si la sûreté aérienne est une priorité du transport aérien, elle n'en est pas l'unique. Les auteurs de ces mesures doivent adopter une stratégie intégrant les contraintes économiques, politiques et juridiques qui s'imposent afin de tendre vers une sûreté aérienne maximale et non totale.

Chapitre 2 : Le renforcement des mesures jusqu'à une sûreté aérienne maximale

Selon Frédérique Gély, adjointe au sous-directeur de la sûreté et de la défense à la DGAC, les objectifs de la sûreté aérienne tiennent à la « définition de mesures efficaces, compte tenu de la menace et des contraintes techniques existantes, sans « trop » pénaliser l'activité du transport aérien sur les plans de la facilitation et des coûts.³⁶ » D'emblée, il convient de relever que l'identification même des objectifs de sûreté aérienne est soumise à un certain nombre de limites opérationnelles. Les limites posées par le respect des droits fondamentaux et plus particulièrement des libertés individuelles, bien qu'elles soient réelles, sont toutefois rarement mentionnées de manière explicite par les acteurs du transport aérien (I). L'existence de ces limites suppose donc l'établissement d'une stratégie permettant, par une combinaison de mesures, de matériels et de moyens humains, une sûreté maximale du transport aérien (II).

Section 1 : Une hiérarchisation des limites au renforcement des mesures de sûreté aérienne

Parce que la sûreté aérienne se doit d'accompagner le développement du transport aérien et de respecter les droits fondamentaux des utilisateurs, les mesures de sûreté aérienne ne peuvent être illimitées. Ainsi, parmi les nouveaux enjeux de la sûreté aérienne, l'impératif de maîtrise des coûts et du respect de l'expérience passager face à la croissance attendue est rappelé de manière récurrente (I). Inversement, le respect des libertés individuelles, pourtant fondamental, n'est rappelé que de manière secondaire (II). Il s'agit

³⁶ GELY Frédérique, La sûreté : une valeur essentielle pour l'aviation civile, intervention à l'IFURTA du 29 mars 2016, p15

pourtant d'un impératif à défendre au même titre et de la même façon que l'économie du transport aérien, et même plus, et de ne pas oublier que ces libertés ne doivent pas être considérées acquises.

I. Une limite prioritaire : le développement économique du transport aérien

Si les mesures de sûreté contribuent au développement du transport aérien en assurant sa sécurité, elles sont considérées au quotidien par les acteurs et les clients du secteur comme une entrave dont les effets doivent être le plus possible minimisés. Les préoccupations tiennent essentiellement à deux objectifs : la maîtrise des coûts (A) tout en assurant une expérience passager optimale (B).

A. La maîtrise des coût des mesures de sûreté aérienne

Comme le souligne l'adjointe au chef du bureau des affaires financières de la DTA, Nathalie Véga, le 11 Septembre 2001 a engendré un renforcement des mesures de sûreté, ce qui a eu pour effet « un accroissement considérable des effectifs et l'obligation d'utiliser de [nouveaux] équipements sophistiqués et coûteux »³⁷. Sur le plan financier, cela s'est traduit par une multiplication des dépenses par 6 entre 2000 et 2014 pour les acteurs du transport aérien. Au sein de l'Union Européenne, le financement de ces mesures n'est pas assuré principalement par l'Etat comme aux Etats-Unis mais par les utilisateurs (passagers et affréteurs), opérateurs (aéroports, compagnies aériennes et leurs prestataires) du service ainsi que les équipementiers, essentiellement au travers de taxes prélevées sur les compagnies, les passagers, les opérateurs de fret, tant au niveau national qu'au niveau aéroportuaire.³⁸

La préoccupation est telle qu'aujourd'hui, lors de la mise en place d'une nouvelle mesure de sûreté et afin d'en déterminer la rentabilité, certains chercheurs n'hésitent pas à mesurer le prix d'une vie humaine. Cette pratique se heurte directement au droit le plus élémentaire : le droit à la vie, notamment énoncé à l'article 3 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme de 1948 : « Tout individu a droit à la vie, à la liberté et

³⁷ VEGA Nathalie, Le financement de la sûreté, intervention à l'IFURTA, avril 2016, p4

³⁸ WALDNER Olivier, Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes, Présentation, 2006, p4

à la sûreté de sa personne. »³⁹ Selon Mark Stewart de l'Université de Newcastle en Australie et John Mueller de l'Ohio State University aux Etats-Unis, « une vie humaine « vaudrait » entre 8 et 15 millions de dollars ». Ils démontrent par ce calcul que la sûreté aérienne ne serait pas rentable sous sa forme actuelle car « pour compenser les 100 milliards de dollars dépensés chaque année aux Etats-Unis pour lutter contre le terrorisme, il faudrait que le terrorisme fasse a minima 7000 morts par an »⁴⁰. S'il est difficilement acceptable que le niveau de sûreté aérienne soit abaissé, cela suggère toutefois qu'elle nécessite peut-être une réorganisation, avec des mesures et procédures plus efficaces et complémentaires. Beaucoup d'acteurs prônent une approche plus ciblée de la sûreté, basée sur les informations des services de renseignement et la menace potentielle qu'un individu peut représenter. Si cette proposition a l'avantage d'améliorer l'expérience passager d'un grand nombre d'utilisateurs, elle soulève de nombreuses interrogations quant au respect des libertés individuelles et au regard de l'égalité entre individus.

B. Sûreté aérienne, facilitation et expérience passager

L'autre grande préoccupation des acteurs du transport aérien, directement liée au développement du secteur, réside dans la facilitation et le confort d'accès aux services pour les passagers. Au-delà des coûts générés et répercutés sur le prix des billets d'avion par les compagnies s'acquittant de la taxe aéroportuaire, le renforcement des mesures de sûreté entraîne un certain nombre de désagréments que les opérateurs et utilisateurs pointent régulièrement du doigt. L'expérience passager est aujourd'hui un argument marketing à part entière pour les compagnies aériennes et les aéroports, au même titre que la sécurité, au sens général du terme. De ce point de vue, le secteur est particulièrement défavorisé par rapport au transport ferroviaire qui n'impose aucune inspection filtrage dans les gares. Cette « distorsion » est également observable au sein même du transport aérien, en fonction de la destination du passager, les Etats dans le monde n'imposant pas tous les mêmes vérifications. Pour se rendre aux Etats-Unis depuis l'étranger par exemple, il est ainsi recommandé de se rendre à l'aéroport 3h à l'avance⁴¹ afin de franchir les contrôles de

³⁹ Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, 10 décembre 1948

⁴⁰ CHIAMBARETTO Paul, Sûreté aéroportuaire : différencier les passagers pour mieux les protéger ? Latribune.fr, 10/12/2015

⁴¹ Conditions d'enregistrement, Delta Airlines
http://fr.delta.com/content/www/en_US/traveling-with-us/check-in/requirements.html

sécurité et les formalités des douanes et de l'immigration supplémentaires. La multiplication des mesures de sûreté, particulièrement au sein des aéroports, n'a en effet cessé de faire croître et de complexifier le parcours des voyageurs, forcés de retirer vestes, ceintures, chaussures et de se débarrasser de tout liquide dans un climat pesant de suspicion. C'est une des raisons pour lesquelles la sûreté aérienne est désormais opérée par des opérateurs privés sous la responsabilité et dans le cadre des mesures édictées par l'Etat. Mais la sûreté aérienne relevant d'une fonction plus générale de sécurité publique, sa délégation à des services privés soulève des problèmes au regard de la vie privée et de la dignité des passagers.

Les limites imposées par le développement économique du transport aérien constituent une première source d'atteinte aux libertés individuelles. De plus, les libertés individuelles ne sont pas toujours une priorité des acteurs économiques et politiques impliqués dans l'élaboration des mesures de sûreté aérienne.

II. Une limite devenue secondaire : les libertés individuelles

Comme il l'a été démontré précédemment, les mesures de sûreté aérienne participent à la sécurité des vols, distincte de la notion de sûreté au sens général et juridique du terme. Sécurité et libertés individuelles sont par essence à l'origine de restrictions réciproques. La sécurité a toujours été une prérogative régaliennne inscrite dans le bloc de constitutionnalité. Ainsi, selon l'article 11 du préambule de la Constitution du 27 Octobre 1946, la Nation « garantit à tous [...] la sécurité matérielle », et selon l'article 17, « l'Union française est composée de nations et de peuples qui mettent en commun ou coordonnent leurs ressources et leurs efforts pour développer leurs civilisations respectives, accroître leur bien-être et assurer leur sécurité ». ⁴² Mais elle est aujourd'hui, et de plus en plus, considérée par certains comme un droit fondamental, notamment par les législateurs. Par exemple, l'article L111-1, créé par l'ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 du Code de la sécurité intérieure, énonce que « la sécurité est un droit fondamental et l'une des conditions de l'exercice des libertés individuelles et collectives. » L'article détaille par la suite la responsabilité de l'Etat, qui « a le devoir d'assurer la sécurité en veillant, sur

⁴² Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946

l'ensemble du territoire de la République, à la défense des institutions et des intérêts nationaux, au respect des lois, au maintien de la paix et de l'ordre publics, à la protection des personnes et des biens. » La qualification, qui placerait alors la sécurité au même rang normatif que les libertés publiques, fait toutefois débat. En effet, le droit à la sécurité ne semble remplir aucun des critères dégagés par le Doyen Louis Favoreu, pour qui la notion de droit fondamental désigne « un droit subjectif de valeur constitutionnelle ou conventionnelle »⁴³. Aujourd'hui pourtant, le recul des libertés individuelles au prix de la sécurité, notamment par le biais d'un renforcement des mesures de sûreté aérienne, est indéniable, si bien que l'on pourrait d'abord penser que la sûreté aérienne est une limite aux libertés individuelles et non que les libertés individuelles sont une limite à l'adoption de nouvelles mesures. Ce recul peut également s'expliquer en partie par les sources de la sûreté aérienne. Si elle est certes placée sous la responsabilité de l'Etat, elle a pour première origine l'annexe 17 de la Convention de Chicago élaboré par l'OACI, un organisme spécialisé qui n'est pas nécessairement sensibilisé à l'impératif permanent de respect des libertés publiques et individuelles. Il n'en est ainsi fait mention à aucun moment dans ce texte fondateur, pas plus que dans le règlement CE 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Il peut être avancé que le respect de ces droits est en effet présumé lors de l'adoption de toute nouvelle mesure. Ces droits sont ancrés depuis si longtemps dans notre corpus juridique et notre pensée politique qu'ils se transforment en un murmure, un bruit de fond. Le sentiment et la crainte d'insécurité des citoyens et passagers sont à l'heure actuelle plus forts que leur souci de liberté et d'autonomie, dont l'expression devient conditionnée par le renforcement progressif d'un arsenal de sûreté. Le débat en devient presque tabou : en dehors de certaines mesures emblématiques telles que le PNR qui suscite de vives réactions, parfois opportunistes, les libertés individuelles sont rarement rappelées de manière expresse comme un enjeu de la sûreté aérienne par les acteurs du secteur. Il convient toutefois de relever que la DGAC en a fait, en 2015, l'une des orientations stratégiques du secteur : il faut « réaffirmer le droit des passagers et des professionnels du transport aérien à la sûreté, dans le respect des libertés publiques et des droits individuels fondamentaux »⁴⁴. Mais de manière générale et à l'heure actuelle, dans un contexte libéral

⁴³ GRANGER Marc-Antoine, Existe-t-il un « droit fondamental à la sécurité », p7
<http://www.droitconstitutionnel.org/congresParis/comC8/GrangerTXT.pdf>

⁴⁴ Sûreté de l'aviation civile, l'approche française, une doctrine et des valeurs, DGAC, 2015, p9

et sécuritaire, la défense des libertés individuelles, si elle reste préoccupante, ne constitue plus ni un argument politique, ni un argument économique.

Outre les contraintes techniques évidentes, le renforcement des mesures de sûreté aérienne ne peut être illimité. Mais le sentiment d'insécurité est aujourd'hui si fort et l'impératif du développement du transport aérien si stratégique que le respect des libertés individuelles, s'il reste préoccupant, n'est pas la priorité du transport aérien. La prise en compte de ces limites, à divers degrés, détermine en partie l'orientation stratégique de la sûreté aérienne.

Section 2 : Orientation stratégique de la sûreté aérienne

En vertu de l'article 10 du règlement CE 300/2008, « chaque Etat membre élabore, applique et maintient un programme national de sûreté de l'aviation civile »⁴⁵. Ce programme, à destination des professionnels du secteur exclusivement, définit les responsabilités en matière de mise en œuvre des normes de sûreté et décrit les mesures qui leur sont demandées. Afin d'assurer une sûreté aérienne la plus efficace possible tout en intégrant les contraintes inhérentes au secteur, y compris les libertés individuelles, la France a adopté une stratégie basée sur un partage de la mise en œuvre des mesures (I) pour tendre vers une réduction maximale, mais pas totale, du risque (II).

I. Un système de défense partagé

La DGAC, en tant qu'autorité responsable chargée de l'élaboration du plan national de sûreté aérienne par délégation du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, en charge de l'aviation civile, a élaboré une véritable doctrine qui intègre l'ensemble des valeurs du transport aérien. En prenant en compte l'ensemble des enjeux du secteur, elle optimise les relations, les mesures en place et les moyens déployés entre les nombreux acteurs (A). Cette approche globale permet l'existence d'un système de défense en profondeur du transport aérien contre d'éventuels actes malveillants (B).

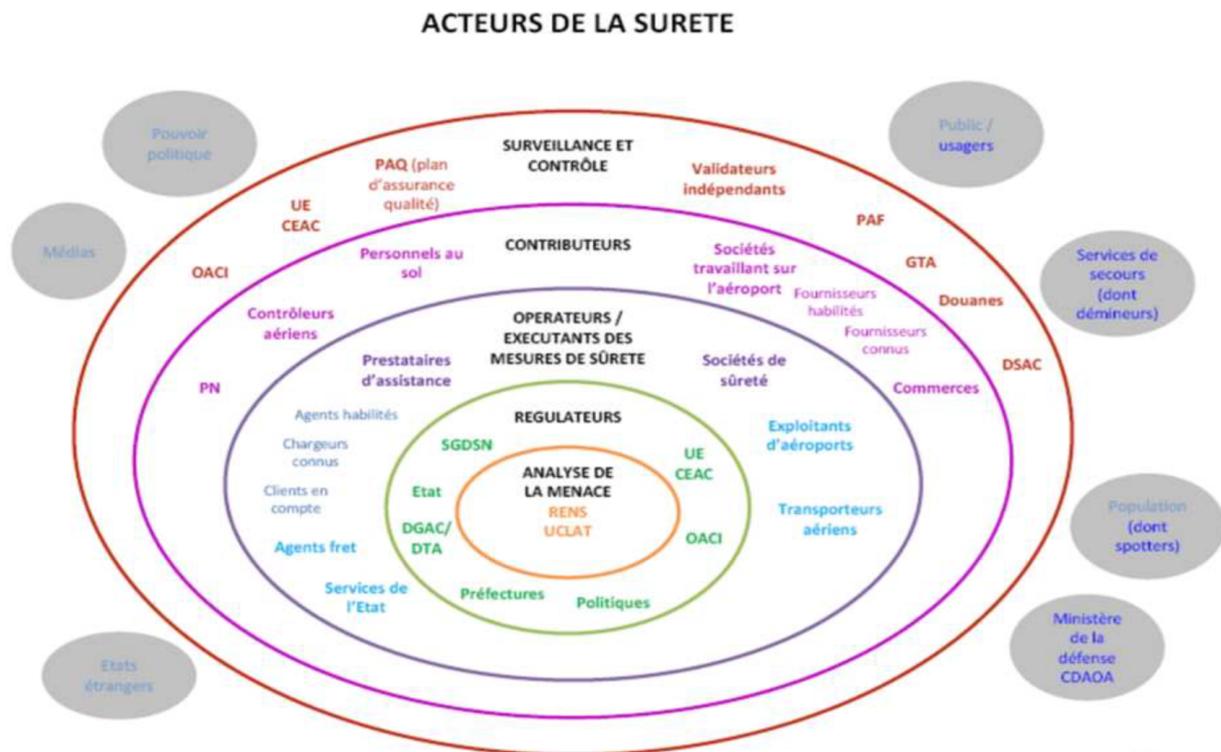
⁴⁵ RÈGLEMENT (CE) No 300/2008 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) no 2320/2002

A. La sûreté aérienne, l'affaire de tous

Chaque acteur ou utilisateur du transport aérien a une part de responsabilité dans la mise en œuvre de la sûreté aérienne. Une telle approche permet une meilleure acceptation des contraintes de leur part. La DGAC prône pour cela une véritable culture de la sûreté, à travers une communication explicative et convaincante, avant toute éventuelle sanction⁴⁶. Cette communication doit notamment insister sur une « sûreté comprise, partagée, respectueuse des droits et obligations de toutes les parties prenantes à l'activité aérienne civile ».⁴⁷ Des régulateurs aux opérateurs, en passant par les contrôleurs, les acteurs de la sûreté aérienne en charge de la mise en œuvre des mesures sont en effet nombreux et doivent partager des valeurs et objectifs communs pour assurer une efficacité optimale des mesures existantes. Il s'agit donc de partager une vision globale entre les pouvoirs publics et institutions professionnelles de l'Etat et tous ses intervenants, de l'Union Européenne, de la CEAC et de l'OACI, les équipementiers, les opérateurs de fret et courrier aériens, les aéroports, les transporteurs, les sociétés de sécurité privées et bien sûr, les passagers dont la vigilance joue un rôle crucial pour la sûreté.

⁴⁶ Sûreté de l'aviation civile, l'approche française, une doctrine et des valeurs, DGAC, 2015, p24

⁴⁷ Ibid, p25



Source : VALLEE Fabien - La DSAC, Rôle de l'autorité de surveillance dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, mars 2016

Les acteurs de la sûreté aérienne en France sont extrêmement nombreux. Ce schéma illustre à quel point le partage de valeurs et d'objectifs est primordial pour une sûreté efficace et cohérente.

Ainsi, si les opérateurs et usagers comprennent les enjeux et la nécessité des mesures de sûreté qui leurs sont imposées, leur renforcement ou leur multiplication dans un processus de transparence et bien que susceptibles de mettre en péril les libertés individuelles, devient moins polémique. Pour faire face aux nouveaux enjeux de croissance, maîtrise des coûts, anticipation des nouvelles menaces, aide aux pays tiers et adaptation des mesures aux risques, ces dernières ne doivent donc pas être analysées de manière isolée, mais au regard du système global dans laquelle elles s'inscrivent.

B. Le système de défense en profondeur

La multiplicité des acteurs a permis l'instauration d'un système de défense en profondeur du transport aérien à la suite des attentats de 2001, qui peut être apparenté à un « maillage » des moyens et mesures de sûreté disponibles en amont comme en aval de l'inspection filtrage des passagers et du fret. Selon la DGAC, « ce concept implique la mise en place de nombreuses lignes de défense, cohérentes mais indépendantes entre elles,

dont l'efficacité ne peut être évaluée par le test d'une seule barrière mais bien de l'ensemble du système : aucune des mesures s'inscrivant dans le concept de défense en profondeur ne peut garantir à elle seule la mise en échec d'un acte illicite contre l'aviation civile. Chaque mesure n'a de sens que prise au sein d'un ensemble d'autres mesures afin de constituer un système global, cohérent et robuste. »⁴⁸ L'intérêt de ce concept est qu'il tolère, par la multitude de mesures et moyens à disposition, l'échec d'une mesure qui ne serait pas correctement appliquée : l'acte malveillant serait détecté par une autre procédure, pas nécessairement plus invasive au regard des libertés individuelles mais simplement plus adaptée à la menace. De plus, la structure de ce système est telle qu'elle est amenée à évoluer et être complétée par des niveaux supplémentaires de mesures et moyens de sûreté s'ils sont estimés nécessaires.

En réalité, ce système de défense en profondeur est assimilable à la fameuse allégorie de l'iceberg, où les contrôles d'inspection filtrage auxquels sont soumis tous les passagers n'en sont que la partie immergée. En amont comme en aval, la sûreté aérienne s'appuie sur le renseignement, la vidéo-protection, la surveillance générale mais aussi l'analyse comportementale... Autant de mesures et d'informations récoltées dont les passagers non avertis ne soupçonnent pas toujours l'existence. Cependant, une structure à multiples niveaux de détection apparaît comme indispensable et varier les approches semble être la solution la plus appropriée pour ne pas franchir les limites imposées par le développement du transport aérien et le respect des libertés individuelles tout en assurant une sûreté aérienne maximale. En effet, notamment parce qu'elle est limitée, la sûreté aérienne ne peut garantir un risque 0.

II. L'incompatibilité de l'exigence du risque 0 et de la préservation des libertés individuelles

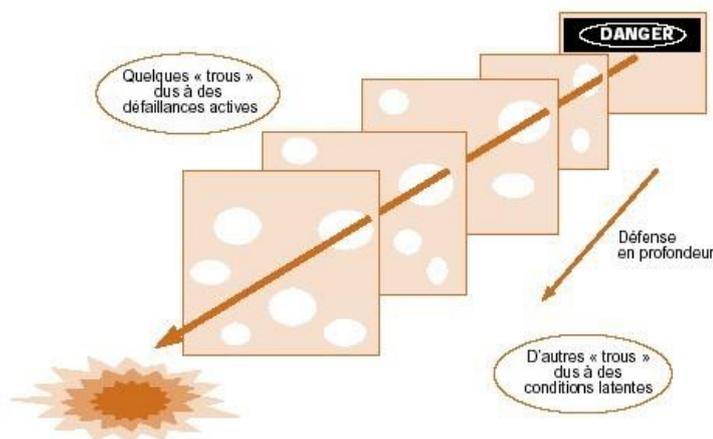
S'il est difficile pour les utilisateurs et particulièrement les passagers de le faire accepter, les acteurs et régulateurs du transport aérien ont compris que l'objectif d'atteindre une sûreté aérienne totale est illusoire. Outre le caractère évolutif du risque qui le rend difficile à anticiper et qui sera analysé en détail dans le titre suivant de ce mémoire, le transport aérien doit concilier certains éléments dont les intérêts paraissent, à première vue, antagonistes. Ne serait-ce que du point de vue de l'expression des libertés

⁴⁸ Sûreté de l'aviation civile, l'approche française, une doctrine et des valeurs, DGAC, 2015, p17

individuelles, celle-ci ne peut être totale si l'on recherche en parallèle une sûreté aérienne totale. Malgré l'actualité inquiétante en matière de terrorisme ces derniers mois, ce constat doit être gardé en perspective avant l'élaboration ou le renforcement de toute mesure de sûreté. Il s'agit donc de déterminer quel niveau de risque est acceptable compte tenu des contraintes au renforcement des mesures de sûreté. Or, pour prendre l'exemple de l'acte malveillant le plus préoccupant à l'heure actuelle, à savoir le cas d'un acte de terrorisme, comme le relèvent Mark Stewart et John Mueller, « il apparaît [...] que l'être humain considère un risque comme inacceptable quand la probabilité de mourir est supérieure à 1 sur 10 000. A l'inverse, le seuil d'acceptabilité du risque pour les humains tourne autour de 1 sur un million. [...] Dans le cadre du terrorisme aérien, le seuil actuel de risque est de l'ordre de 1 pour 4 millions. »⁴⁹ Dès lors, le renforcement des mesures de sûreté existantes ne semble pas être la réponse la plus adéquate aux risques qui pèsent sur le transport aérien. Il faut en effet garder à l'esprit, lors de tout accident, que la sûreté aérienne résulte d'un système de défense en profondeur : ainsi, ce n'est pas nécessairement une mesure isolée qu'il faut renforcer ou adopter, mais c'est le système dans son ensemble qu'il faut examiner afin de comprendre pourquoi, quand et comment la combinaison des mesures et des moyens a échoué. De plus, le renforcement de mesures de sûreté sur une cible déterminée peut avoir pour conséquence le report du risque sur une autre cible.⁵⁰ En témoigne la récente actualité des aéroports de Zaventem et Atatürk dont les zones publiques ont été visées par des attaques terroristes.

⁴⁹ CHIAMBARETTO Paul, Sûreté aéroportuaire : différencier les passagers pour mieux les protéger ? Latribune.fr, 10/12/2015

⁵⁰ OCDE, FIT : Terrorisme et transport international : pour une politique de sûreté fondée sur le risque, Table Ronde 144, Editions OCDE, 2009, p14



Source : GELY Frédérique, *La sûreté : une valeur essentielle pour l'aviation civile*, intervention à l'IFURTA du 29 mars 2016

Le schéma ci-dessus suggère deux types de défaillances pouvant laisser un accident se produire : des défaillances actives et des défaillances latentes, auxquelles il peut être ajouté un facteur humain. Ainsi, la mise en place de mesures de sûreté potentiellement liberticides, si elle semble la plus évidente, n'apparaît en réalité pas toujours comme indispensable et pertinente. Il s'agirait d'améliorer le système dans sa globalité, avec de meilleures interactions entre chaque mesure existante afin de réduire le risque sans restreindre les libertés individuelles.

Le renforcement des mesures de sûreté aérienne résulte d'un contexte très particulier, du fait des exigences du transport aérien mais également des enjeux de toute nature auxquels il est attaché. Ayant pour objectif la défense du transport aérien contre des actes malveillants, elle est elle-même limitée. C'est pour cela qu'il a été choisi un système regroupant de nombreuses strates de mesures de sûreté. Cette approche basée sur la coopération permet de réduire les menaces et d'apporter une importante souplesse au système, tout en limitant les intrusions aux libertés individuelles. Mais la tendance n'est pas si vertueuse et il faut constater que toujours plus de niveaux de mesures de sûreté sont ajoutées pour faire face à de nouvelles menaces, plutôt qu'une réflexion sur le système dans sa globalité. La préservation des libertés individuelles est alors mise en perspective avec la nécessité de protéger le transport aérien d'un risque en constante aggravation.

Titre 2 : Une approche basée sur l'analyse de risques en constante mutation

Comme l'a souligné Bernard Boube du SGDSN, la sûreté aérienne est un secteur faisant jouer la dynamique de l'arme et du bouclier⁵¹, un secteur en adaptation permanente car face à une menace changeante. En effet, si les catégories d'auteurs d'actes malveillants sont connues, la nature des atteintes qu'ils peuvent porter au transport aérien est variable et en constante mutation. De fait, afin d'assurer une sûreté aérienne efficiente et parfaitement adaptée, les autorités en charge de la réglementation ont adopté il y a quelques années une nouvelle approche de la sûreté basée sur une analyse constante des risques. En France et depuis le mois de juillet 2014, c'est le Pôle d'analyse du risque pour l'aviation civile (PARAC), créé au sein de la sous-direction de la sûreté et de la défense de la DGAC qui exécute cette mission. Il évalue « le risque aérien à partir des informations transmises par les services spécialisés français et internationaux » par la combinaison des menaces et des vulnérabilités⁵². Le travail de ce service porte sur les risques à la sûreté aérienne au sol (Chapitre 1), en vol (Chapitre 2) ainsi que sur l'analyse de l'évolution de ces risques (Chapitre 3).

Chapitre 1 : Les risques au sol

Les risques au sol sont concentrés autour des zones aéroportuaires. Bien que les risques d'actes malveillants côté ville des aéroports ne soient pas traités par la sûreté aérienne au sens propre du terme mais relèvent de la mission générale de défense et de sécurité des personnes de l'Etat, il convient de s'y attarder car ils justifient en partie l'existence des mesures actuelles (Chapitre 1). Passé le poste d'inspection filtrage et malgré les contrôles, des risques persistent côté piste (Chapitre 2).

⁵¹ BOUBE Bernard, *La sûreté des transports aériens: éléments de problématique*, La sécurité et la sûreté du transport aérien, L'Harmattan 2005, p51

⁵² Aviation civile n°372, Dossier spécial 10 ans de l'aviation civile, analyser le risque pour mieux le maîtriser, mars 2015 p24

Section 1 : Les risques côté ville

La zone « côté ville » correspond à la zone publique des aéroports, librement accessible sans titre ni autorisation particulière. Elle comprend notamment les parcs de stationnement, les voiries extérieures, les espaces à caractère commercial, les services, les zones d'accueil, les banques d'enregistrement ou encore salles de livraison bagages⁵³. Comme en ZSAR, c'est la PAF qui a la compétence d'en assurer la sûreté. En zone publique, le risque d'un acte malveillant reste relativement classique et concerne l'atteinte aux personnes présentes et à leurs biens, ainsi qu'aux installations du gestionnaire aéroportuaire principalement. Il n'est finalement pas si différent du risque qui pèse sur toutes les installations publiques bondées ou « soft targets » comme les nomme le directeur de la revue Stratégie et sécurité, Olivier Hassid, telles que des écoles ou des centres commerciaux.⁵⁴ Outre les délits et crimes communs, il s'agit essentiellement d'une menace terroriste : tirs à l'arme automatique ou à l'arme lourde, explosifs ou encore prise d'otages... Cependant, la différence réside dans le positionnement stratégique des aéroports, plateforme de tous les échanges et de toutes les nationalités, qui en fait une cible privilégiée pour les raisons qui ont été précédemment démontrées. Le risque d'une attaque perpétrée sur une plateforme aéroportuaire entraînant la fermeture temporaire d'un aéroport peut conduire à une paralysie du trafic aérien mondial, en particulier lorsqu'il s'agit de hubs, mais également des coûts pour les compagnies aériennes et auxiliaires basés sur ces aéroports. Les dommages résultant du récent attentat à l'aéroport de Zaventem à Bruxelles et de l'attaque du métro, provoquant la mort de 32 personnes et plus de 200 blessés parmi une vingtaine de nationalités, a ainsi été évalué à 400 millions d'euros, soit 0,1% du PIB national, auxquels il faut ajouter les coûts des 12 jours de fermeture de l'aéroport, à raison de 10 millions d'euros par jour.

L'exemple de Zaventem, s'il fait partie des plus récents n'est malheureusement ni isolé, ni le dernier acte de terrorisme à déplorer dans une zone publique. L'une des premières attaques a eu lieu le 30 mai 1972 sur l'aéroport de Lod à Tel Aviv. 3 japonais du Front populaire de libération de la Palestine allié à l'armée rouge japonaise ont attaqué la zone publique à l'arme automatique et munis de grenades, causant 26 morts et de 70

⁵³ STAC, le contrôle d'accès <http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/surete/contracces.php>

⁵⁴ POIROT Richard et SERVICE France, Libération.fr Gares, métro, aéroports : l'impossible risque zéro - 22 mars 2016
http://www.liberation.fr/france/2016/03/22/gares-metro-aeroports-l-impossible-risque-zero_1441365

blessés. Ce fut le premier attentat-suicide de l'Histoire.⁵⁵

Le 4 mars 2003, 20 personnes trouvent la mort et 146 sont blessées suite à l'explosion d'une bombe cachée dans un sac à dos à l'aéroport international de Davao aux Philippines. Cet attentat ne sera jamais revendiqué.

Le 28 juin 2016 enfin, seulement quelques mois après l'attaque de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem, l'aéroport international Atatürk d'Istanbul est le siège d'un triple attentat-suicide, faisant 41 morts et 239 blessés, revendiqué, comme l'attaque précédente, par Daesh.

Parce qu'elles sont relativement faciles d'accès, très exposées et fréquentées, les zones publiques des aéroports semblent aujourd'hui plus que jamais exposées à la menace terroriste. Les risques côté piste, s'ils ont été mieux maîtrisés ces dernières années, restent une menace réelle que les acteurs de la sûreté aérienne surveillent avec attention.

Section 2 : Les risques côté piste

Le passage du poste d'inspection filtrage matérialise l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport. Cette zone est uniquement accessible aux personnes munies d'un titre d'accès, à savoir un TCA pour le personnel et un titre de transport pour les passagers. Cet espace comprend notamment les salles d'embarquement, les passerelles, les pistes et zones de circulation de l'aéroport, les parkings-avions, les zones de tri des bagages au départ, les salles de livraison bagages.⁵⁶ La sûreté aérienne doit donc prévenir les risques à la fois contre les passagers présents dans les installations aéroportuaires (I), mais également contre les aéronefs (II).

⁵⁵ PRAZAN Michaël, Libération.fr, Lod: les germes de l'internationale terroriste, http://www.liberation.fr/evenement/2001/09/14/lod-les-germes-de-l-internationale-terroriste_376959 14 septembre 2001

⁵⁶ STAC, le contrôle d'accès <http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/surete/contracces.php>

I. Les risques aux passagers et aux installations aéroportuaires

Malgré la multiplication des mesures de sûreté en amont de l'accès à la ZSAR, le système de défense en profondeur n'est pas infaillible et le risque de la commission d'un acte malveillant est réel.

Comme en zone publique, l'acte de terrorisme est un des événements les plus redoutés. Qu'il s'agisse d'un passager, d'un membre du personnel autorisé ou du fret, voire même à travers une clôture mal sécurisée (comme à l'aéroport de Karachi en juin 2014⁵⁷), les voies d'entrées pour des armes et explosifs sont nombreuses et leur filtrage n'est pas garanti à 100%. Ainsi en 2011, un reportage télévisé avait fait grand bruit en France car deux journalistes avaient réussi à atteindre les ZSAR des aéroports de Marseille-Provence et Roissy-Charles De Gaulle et même à voyager avec un pistolet démonté⁵⁸. L'année suivante, de manière semblable, des journalistes ont introduit en ZSAR, avec la complicité d'un employé de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle, des pistolets et une grenade factice par la zone de fret.⁵⁹ Si ces enquêtes ont conduit à des audits, de leur côté les gestionnaires aéroportuaires et services de sûreté, notamment la PAF épaulée par le RAID, se préparent à une confrontation éventuelle à un acte de terrorisme, compte tenu de la conjoncture actuelle. Ainsi, le 28 avril 2016, une simulation d'attaque terroriste a été effectuée à l'aéroport Marseille-Provence. Le scénario prévoyait la pénétration de plusieurs terroristes équipés de grenades et armes automatiques et munis d'un billet dans la ZSAR après avoir abattu les agents de sûreté aéroportuaire présents au PIF. Encerclés par la PAF, ils ont pris en otage plusieurs passagers présents dans une salle d'embarquement avant d'être neutralisés par le RAID. Leur objectif initial était d'atteindre un avion, qui peut être une autre cible au sol.⁶⁰

⁵⁷ Le Monde.fr L'aéroport de Karachi théâtre d'une importante attaque des talibans pakistanais, 08/06/2014
http://www.lemonde.fr/asi-pacifique/article/2014/06/08/pakistan-des-hommes-armes-attaquent-l-aeroport-de-karachi_4434386_3216.html

⁵⁸ lefigaro.fr Des reporters armés déjouent la sécurité de deux aéroports, 06/01/2011
<http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2011/01/06/01016-20110106ARTFIG00414-des-reporters-armes-dejouent-la-securite-de-deux-aeroports.php>

⁵⁹ nouvelobs.com Sécurité des aéroports : un reportage choc pour faire réagir, 28/03/2012
<http://o.nouvelobs.com/voyage/20120327.OBS4695/securite-des-aeroports-un-reportage-choc-pour-faire-reagir.html>

⁶⁰ Les étudiants de l'IFURTA ont pu participer à cet exercice en tant que plastrons

II. Les risques aux aéronefs

Lorsqu'un aéronef est présent sur la zone aéroportuaire, il peut être la cible d'un acte malveillant tel qu'une attaque armée orchestrée par des passagers ou des employés, mais également d'un sabotage lors de leurs escales. Lors de l'attaque terroriste sur l'aéroport de Karachi notamment, le 8 Juin 2014, 28 personnes décèdent et des appareils des compagnies Shaheen Air et Pakistan International Airlines sont endommagés.⁶¹

L'orchestration d'un sabotage est un des risques majeurs au sol, notamment par des personnels malveillants ayant accès aux pistes et installations. En 2006 par exemple, deux MD80 de la compagnie Alitalia ont été volontairement endommagés, avec notamment des câbles sectionnés lors d'une procédure de maintenance à l'aéroport de Naples, par des techniciens dont le maintien de poste était menacé. L'acte malveillant a heureusement été détecté avant le décollage qui aurait pu être fatal.⁶²

Au sol également, il faut intégrer les risques de la commission d'un acte de malveillance au sein des constructeurs et équipementiers. La chaîne d'assemblage d'un avion intègre tellement d'intervenants qu'un acte de sabotage est largement envisageable, c'est pourquoi ils disposent de leur propre programme de sûreté.

Parce qu'il s'agit d'un espace confiné, l'aéronef au sol constitue également un terrain privilégié pour des prises d'otage. Ce fut le cas à l'aéroport de Marseille-Provence en 1994. Le 24 décembre, 4 terroristes pénètrent dans la ZSAR de l'aéroport d'Alger sans passer par l'aérogare et exigent le décollage de l'A300 dans le but d'un détournement sur la ville de Paris. La prise d'otage, jusqu'à la libération par le GIGN à l'aéroport de Marseille où l'aéronef atterrit pour un ravitaillement, durera 54 heures.⁶³

Ces quelques exemples d'attaques au sol, qu'elles soient orchestrées en zone publique ou en zone réservée, ne sont qu'un aperçu de l'étendue des risques d'actes malveillants survenus, ou pouvant survenir et que la sûreté aérienne entend prévenir. Le risque est partout et peut prendre des formes multiples. Cette observation n'en est pas moins vraie concernant les risques aux aéronefs en vol.

⁶¹ NOIREAUT Luce, La couverture des risques de guerre et assimilés, intervention à l'IFURTA du 27/04/2016

⁶² OWEN Richard, Aircraft sabotaged as talks begin on job cuts at Alitalia, 10/10/2006 <http://www.thetimes.co.uk/tto/news/world/europe/article2600509.ece>

⁶³ 54 HEURES D'ANGOISSE, 16 MINUTES DE GUERRE <http://www.lefigaro.fr/assets/marignane/>

Chapitre 2 : Les risques en vol

Les risques en vol ne concernent que les aéronefs. L'autonomie d'un aéronef en vol est très fragile et fait de lui une cible vulnérable pour des individus malveillants. Dans les airs, la moindre menace prend une toute autre dimension qu'au sol. Les événements passés nous ont montré que l'aéronef pouvait être pris pour cible (Section 1), mais pouvait également être utilisé comme une arme (Section 2).

Section 1 : L'aéronef pris pour cible

L'aéronef peut être détruit ou détourné en vol (I) ou bien peut être le théâtre de l'indiscipline d'un passager (II).

I. La destruction et le détournement d'aéronef

Les scénarios de destruction d'aéronef sont tristement nombreux. C'est en effet l'une des formes les plus spectaculaires d'attentat, capables de tenir en haleine le monde entier pendant plusieurs jours, le temps de la recherche des débris et d'éventuels survivants ainsi que de la revendication par un groupement terroriste.

De la tentative de la chaussure piégée de Richard Reid sur le vol Paris-Miami en 2001 aux cartouches d'encre contenant des explosifs interceptée dans un avion-cargo, en passant par la canette piégée provoquant le crash d'un avion de Metrojet le 31 Octobre 2015, Les acteurs malveillants ne manquent pas d'inventivité pour déjouer les mesures de sûreté et introduire des objets ou matières dangereuses à bord des aéronefs.

La menace peut également venir du sol avec des tirs de roquettes, comme ceux manqués en direction d'un B757 de la compagnie israélienne Arkia, le 28 novembre 2002 à l'aéroport de Mombasa. Le B777 de Malaysia Airlines survolant l'Ukraine n'aura pas cette chance le 17 juillet 2014.

Selon l'arme employée, l'objectif peut être un détournement, qui consiste à « s'emparer d'un aéronef par la violence ou la menace de la violence en vue de le détourner de sa destination »⁶⁴, la destruction des aéronefs, ou encore l'attaque des passagers ou des

⁶⁴ REMBAUVILLE-NICOLLE Patrice, *L'effectivité du droit de la sécurité aérienne*, La sécurité et la sûreté du transport aérien, L'Harmattan 2005, p34

membres d'équipage. Les mobiles sont multiples : fuite et extorsion de l'aéronef dans le cadre d'un détournement, ou encore, de manière classique, terrorisme. Le mois de mars 2016 a notamment été marqué par un détournement provoqué par un passager psychologiquement instable.

II. L'indiscipline du passager

Un passager est dit indiscipliné lorsqu'il ne respecte pas les règles édictées à bord de l'aéronef, ou refuse de se conformer aux instructions de l'équipage, perturbant ainsi le bon ordre et la discipline à bord.⁶⁵ Cela peut prendre la forme d'une agression de passagers ou de membres d'équipage, des violences ou harcèlement sexuel, de la consommation abusive ou illégale d'alcool ou de stupéfiants, le refus de se conformer aux instructions de sécurité, un comportement indécent ou encore la profération de menaces qui affecteraient la sécurité de l'équipage, des passagers et de l'aéronef. Le détournement ou la destruction d'un aéronef par un passager incontrôlable est la forme la plus aboutie de la menace à la sûreté aérienne que représentent les passagers indisciplinés. Le 29 mars 2016, le vol Egypt Air MS 181 reliant Alexandrie au Caire est détourné vers Larnaca suite à la menace de Seif el-Din Mustafa de faire exploser l'avion au moyen d'une ceinture d'explosifs. Il s'avèrera finalement que cet acte de malveillance était motivé par des raisons purement personnelles et la demande d'un asile politique et que l'arme était factice. Les conséquences de ces troubles psychologiques auraient pu être dramatiques, d'autant que partout dans le monde les compagnies sont confrontées à des violences liées également à la consommation d'alcool et de stupéfiants, puisque pas moins de 300 cas par semaine sont signalés selon l'IATA. L'aéronef peut également être détourné de son utilisation.

Section 2 : L'aéronef utilisé comme une arme

Gabarit, altitude, vitesse et nombre de passagers transportés font de l'aéronef une arme redoutable et une pratique de plus en plus prisée par des individus malveillants. Si l'on pense immédiatement au détournement d'un aéronef pour le projeter contre des installations humaines (I), le personnel navigant peut lui-même être à l'origine d'un acte malveillant en impliquant tout un appareil dans son suicide (II).

⁶⁵ CHARLES Jean-Baptiste, Les passagers indisciplinés, intervention à l'IFURTA du 15 décembre 2015, p10

I. Une arme par destination

Un aéronef peut être utilisé pour provoquer des dégâts qui le dépassent largement. Assurer la sûreté aérienne, c'est donc assurer la sûreté des personnes, des biens et des installations de manière plus globale. L'événement le plus marquant est bien sûr celui du 11 Septembre 2001. C'est l'un des plus grands traumatismes du XXIème siècle et l'attentat le plus meurtrier de l'Histoire. Ce jour-là, quatre avions sont détournés par 19 terroristes d'Al-Qaïda. Deux d'entre eux s'écrasent contre les tours de 110 étages du World Trade Center à New York, qui s'écroulent une heure après l'impact, provoquant la mort de plus de 2 800 personnes. Un troisième avion est projeté contre le Pentagone en Virginie. Enfin, le quatrième avion s'est écrasé dans un champ en périphérie de Pittsburgh. Il devait être détourné vers la Maison-Blanche à Washington.

Une menace à la sécurité des installations et des personnes en vol ou au sol d'un nouveau genre a émergé ces dernières années : celle des drones. Elle s'est concrétisée en France en automne 2014, à la suite de plusieurs survols de centrales nucléaires. Changement de stratégie de communication de la part des fournisseurs d'énergie ou changement de terrain de jeu de la part des télépilotes, la tendance est aujourd'hui au survol à proximité des zones aéroportuaires, comme en témoignent les récentes actualités. Le 21 avril 2016 notamment, un drone aurait été aperçu par le pilote d'un A320 d'Aer Lingus lors de sa phase d'approche à l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle. Partout en Europe, des événements similaires se produisent et soulèvent des réflexions auprès des autorités de régulation du transport aérien internationales et nationales, des gouvernements et des opérateurs sur la nécessité d'adapter le système de sûreté aérienne actuel. L'origine de l'acte malveillant peut aussi venir de ceux qui ont le contrôle de l'aéronef, à savoir les pilotes.

II. Le suicide du pilote

Le suicide du pilote n'est pas un acte de revendication, comme c'est souvent le cas des actes d'intervention illicites. Cependant, il s'agit bien acte volontaire et malveillant, la prévention de ce genre d'accident trouve donc toute sa place dans les objectifs de la sûreté aérienne.⁶⁶ L'actualité récente reste en mémoire mais le crash de l'A320 de Germanwings le 24 mars 2015 dans les Alpes françaises n'est pas le premier cas de suicide d'un pilote dans l'histoire du transport aérien. Ainsi, ces 25 dernières années, 5 cas de suicide ont été avérés. En 1982 par exemple, le pilote d'un DC-8 de la Japan Airlines a mis son appareil en piqué au moment de l'atterrissage près de Tokyo et s'écrase, provoquant la mort de 24 personnes.⁶⁷ Ces évènements restent extrêmement rares, comparé aux nombreux détournements, et difficiles à prévenir mais doivent pourtant être anticipés et des mesures de sûreté doivent être mises en place pour réduire le risque au niveau minimum.

Les menaces devant être contrées par la sûreté aérienne prennent des formes multiples : au sol comme en vol, provoquées par des passagers ou des préposés, pour des revendications politiques ou personnels... Cette typologie n'a pas vocation à être exhaustive tant les évènements ont été nombreux mais aussi parce que la menace qui pèse sur la sûreté du transport aérien, et plus largement sur la sécurité des personnes et des installations au sol, est en constante mutation et adaptation, ce qui justifie une évolution des mesures défensives.

⁶⁶ Un débat entre acteurs de la sûreté aérienne existe quant à ce point. C'est en tous cas ce qui est maintenu par le directeur de la sûreté d'Airbus Group, M. Pascal Andrei, interviewé le 8 avril 2016 au sujet du crash de Germanwings

⁶⁷ Crash d'un avion A320 : cinq suicides de pilotes en vol avérés ces vingt-cinq dernières années, le 26/03/2015
<http://www.20minutes.fr/societe/1572351-20150326-crash-avion-a320-cinq-suicides-pilotes-vol-averes-vingt-cinq-dernieres-annees>

Chapitre 3 : une menace évolutive

Les menaces qui pèsent sur le transport aérien sont par essence en constante mutation. A chaque progrès technologique correspond en effet une nouvelle possibilité de détournement malveillant. Le propre de la sûreté aérienne est justement de mettre en commun les moyens et les connaissances de chaque organisme afin de rester en adéquation avec les évolutions de la menace : la diversification de la menace justifie le renforcement des mesures de sûreté. La DGAC, notamment grâce au PARAC, a pu identifier les menaces les plus récentes sur le transport aérien (Section 1). Malgré ce travail, il est difficile d'anticiper les risques ce qui peut conduire, dans certains cas, à une surréaction du domaine (Section 2).

Section 1 : De nouvelles menaces identifiées

Grâce au travail du PARAC, aux services de renseignements généraux et à l'observation de l'actualité internationale, la DGAC a pu identifier des menaces imminentes et d'un genre nouveau pesant sur le transport aérien. Elles sont pour la plupart liées à des progrès technologiques qui rendent l'acquisition d'une arme ou d'un engin de destruction accessible à un public plus large. Ainsi, si l'on a vu précédemment que les drones constituaient une menace récente accessible à tous et qui a déjà fait parler d'elle dans l'actualité, le développement de l'imprimante 3D pose de sérieuses questions quant à l'introduction d'armes fabriquées à partir de cette technologie et indétectables par les portiques de sûreté actuels.

De même, les missiles sol-air constituaient une menace déjà bien connue des services de sûreté. Ces dernières années toutefois, se sont développés des manpads, des missiles sol-air portables beaucoup plus maniables et accessibles. Cette menace reste toutefois limitée aux abords des aéroports, ceux-ci ayant une d'environ 15 000 pieds alors qu'un avion de ligne vol à 33 000 pieds en croisière. Cette menace s'accompagne de l'inquiétude grandissante suite à la destruction du vol MH317 quant à la multiplication des zones de conflit et leur survol par des avions commerciaux, leur interdiction menant à des modifications de plans de vol et à des routes aériennes saturées. Egalement, les tensions actuelles font craindre des tirs à l'arme automatique aux approches des aéroports.

Avec un transport aérien toujours plus électronique, les cyberattaques sont également

prises très au sérieux, notamment par les constructeurs d'aéronefs et les services de la navigation aérienne. Il pourrait en effet s'agir de la divulgation de fausses informations à bord ou pour la navigation, de la prise de contrôle des systèmes, du vol de données sensibles...

Enfin, les menaces biologiques, chimiques et nucléaires pèsent sur le transport aérien depuis de nombreuses années déjà. L'aéronef et les aéroports pourraient alors servir de vecteur de diffusion à l'échelle mondiale. Concernant la menace nucléaire, l'aéronef peut également être utilisé comme une arme.

Le renforcement des mesures de sûreté aérienne a récemment soulevé un nouveau problème : celui des attaques en zone publique, soumise à beaucoup moins de contrôle. Cette menace illustre toute la difficulté d'anticiper le comportement des auteurs d'actes malveillants.

Section 2 : La difficulté d'anticiper les menaces au transport aérien

Les acteurs de la sûreté aérienne sont confrontés à plusieurs difficultés quant à l'intégration de nouvelles menaces, de quelque nature qu'elles soient, dans leurs systèmes de défense et de prévention. Ces difficultés résultent notamment des progrès technologiques fulgurants, de la montée du terrorisme et des conflits armés et de l'adaptation-même de la menace au renforcement des mesures de sûreté, de telle sorte qu'il paraît impossible pour les experts d'identifier de manière exhaustive la multitude des formes d'atteinte à la sûreté aérienne ou au sol. Il faut appréhender la sûreté aérienne dans son ensemble, l'objectif n'étant certainement pas de reporter le risque sur d'autres cibles. Pourtant, on assiste à une sorte de spirale infinie, liée à un « effet plumeau » : les risques d'actes malveillants ne seraient pas supprimés par le renforcement de mesures de sûreté mais détournés vers d'autres lieux.⁶⁸

C'est une caractéristique très marquée du domaine de la sûreté aérienne : il s'agit d'un domaine de réaction, basé sur des phénomènes connus, plus que d'anticipation. Bien que la nécessité d'anticiper plutôt que de subir les nouvelles menaces soit un enjeu

⁶⁸ POIROT Richard et SERVICE France, Libération.fr Gares, métro, aéroports : l'impossible risque zéro - 22 mars 2016
http://www.liberation.fr/france/2016/03/22/gares-metro-aeroports-l-impossible-risque-zero_1441365

clairement identifié par la DGAC⁶⁹, l'Histoire, même récente, du développement de la sûreté aérienne le démontre : de la création de l'annexe 17 à la convention de Chicago au récent renforcement local des mesures de surveillance « côté ville » des aéroports depuis mars 2016, les mesures font suite à des catastrophes ou à des tentatives déjouées d'origine malveillante. Il est donc à craindre en permanence, malgré les efforts de mobilisation des acteurs étatiques et privés et le renforcement constant des mesures de sûreté, une atteinte aux personnes ou aux biens au sol comme en vol, résultant d'un acte malveillant. En parallèle, cette réactivité menace les libertés individuelles.

Cette première partie avait pour vocation de mettre en lumière les nombreux enjeux de la sûreté aérienne et la nécessité impérieuse d'en protéger les acteurs et utilisateurs. Compte tenu de la place qu'occupe le transport aérien dans la mondialisation et des risques connus ou non qui pèsent sur ce secteur, l'exigence d'adapter et de renforcer les mesures de sûreté apparaît comme fondamentale. Elle doit cependant être assurée conformément aux exigences du développement du transport aérien, mais surtout dans le respect des libertés individuelles, une limite trop souvent mise de côté par les acteurs du transport aérien.

⁶⁹ La sûreté : une valeur essentielle pour l'aviation civile - Frédérique GELY
Adjointe au sous-directeur de la sûreté et de la défense

PARTIE II : UN RENFORCEMENT PROGRESSIF DES MESURES DE SURETE AERIENNE ET LE REcul INELUCTABLE DES LIBERTES INDIVIDUELLES

L'augmentation du nombre et du genre de menaces pesant sur le transport aérien entraîne par réaction une multiplication des mesures de sûreté, le plus souvent au prix d'un recul des libertés individuelles. Ce phénomène a été très marqué à la suite des attentats du 11 Septembre aux Etats-Unis et dans le reste des pays qui désiraient maintenir des échanges commerciaux (Titre 1). Aujourd'hui, les nombreux actes de terrorismes qui frappent l'Europe semblent annoncer le début d'un second tournant pour la sûreté aérienne. Qu'il s'agisse du secteur du transport aérien en particulier ou plus généralement des droits des citoyens, de l'administration ou encore du droit pénal, les libertés individuelles sont remises en cause dans un souci de protéger les nations, mais aussi dans le but de rassurer les populations (Titre 2).

Titre 1 : Historique du renforcement des mesures de sûreté aérienne

L'avènement de la sûreté aérienne résulte de la multiplication des actes malveillants dirigés contre le transport aérien à partir des années 60. Dès lors, la mise en place de mesures de sûreté en réaction d'un acte malveillant n'a cessé de se multiplier, faisant corrélativement reculer les libertés individuelles. Mais ce sont les attentats du 11 Septembre 2001 qui ont provoqué un véritable mouvement sécuritaire de la part de toutes les institutions. Le transport aérien, première cible de cet événement, n'y a pas échappé (Chapitre 2). Jusqu'alors, les mesures de sûreté aérienne étaient peu contraignantes, voire, inexistantes (Chapitre 1).

Chapitre 1 : Avant le 11 Septembre 2001, une lente progression du renforcement des mesures de sûreté aérienne

La sûreté aérienne est une préoccupation très récente mais qui a évolué de manière encore plus fulgurante que le transport aérien lui-même. Son apparition résulte de la multiplication des actes illicites à l'encontre du transport aérien (Section 1) mais est restée relativement peu contraignante et liberticide jusqu'en 2001 (Section 2).

Section 1 : Un concept inconnu aux débuts de l'aviation civile

A l'origine, les acteurs du transport aérien n'avaient ni anticipé ni mesuré le risque de la commission d'actes malveillants. Ainsi, contrairement à nos jours, la sûreté n'a pas toujours été une priorité du transport aérien. Ce domaine a même été longtemps négligé. Il n'est d'ailleurs pas né avec les premiers pas de l'aviation, qui était à l'origine exclusivement militaire, mais la nécessité de déployer un arsenal juridique et technique visant à protéger l'aviation civile est apparue de manière progressive. Le premier crash d'un avion de ligne lié à un sabotage est celui d'un DC-3 d'Air Rimouski en 1949 au Sud du Québec, un crime passionnel provoquant la mort de 23 personnes, dont 19 passagers.

L'usage des avions commerciaux, supports idéals car très médiatisés, pour exprimer des revendications politiques ou religieuses apparaît ensuite, notamment dans les années 60, avec le détournement d'un Super-Constellation de la TAP au-dessus de Lisbonne par des révolutionnaires afin de jeter des pamphlets pour le rétablissement de la démocratie et la tenue d'élections libres. A partir des années 60, les tragédies se succèdent avec une intensité croissante. Entre 1984 et 1989, soit en 5 ans, les attaques terroristes dirigées contre le transport aérien commercial font plus d'un millier de morts : le vol 182 d'Air India, l'attentat de Lockerbie ou encore l'explosion du DC-10 d'UTA restent gravés dans les mémoires collectives. Jusqu'à cette époque où les détournements devenaient quasi-hebdomadaires, la plupart des compagnies était opposée au traçage de leurs passagers. Aucun document d'identité n'était alors requis. Les agents d'escale étaient simplement chargés de vérifier rapidement que les passagers embarquant n'avaient pas une attitude suspecte telle qu'un regard fuyant ou des préoccupations particulières concernant leurs bagages. Là seulement, si la personne éveillait un doute, elle pouvait être soumise à un

magnétomètre électronique qui, s'il se déclenchait, aboutissait à une fouille corporelle. Seulement 0,5% des passagers étaient alors contrôlés.⁷⁰

Incontestablement, les faibles mesures de sûreté aérienne existantes avant les premières réactions de l'OACI ne limitaient aucunement les libertés individuelles. La sécurité des passagers n'était en revanche aucunement assurée. A cette époque, qu'il s'agisse de sécurité comme de sûreté aérienne, il était communément admis que le passager acceptait de prendre un risque quand il embarquait à bord d'un aéronef : les compagnies aériennes n'étaient tenues à aucune obligation de résultat.

Section 2 : L'émergence de la sûreté aérienne

Le concept de sûreté aérienne et la réglementation en la matière permettant de mettre en place les premières mesures n'apparaissent que tardivement. La Convention relative à l'aviation civile internationale conclue le 7 décembre 1944 à Chicago n'en fait pas mention, tout comme la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs conclue le 14 septembre 1963 à Tokyo. Le concept de sûreté ne sera abordé de manière expresse qu'en 1974 par l'introduction de l'annexe 17 à la Convention de Chicago, sur la sûreté et la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, qui donnera lieu à une quinzaine de révisions.

A partir de 1976, les aéroports mettent progressivement en place des détecteurs de métaux, des machines radioscopiques et des contrôles aléatoires. En France notamment, l'arrêté du 10 octobre 2000 fixe les modalités techniques des visites de sûreté des personnes et des bagages à main et dresse une première liste non-exhaustive des objets interdits à bord des aéronefs. A cette époque, les passagers de n'importe quel vol peuvent n'arriver que 30 minutes avant la fermeture des portes et être accompagnés jusqu'à la salle d'embarquement. En 1988 après l'attentat de Lockerbie, les passagers et leurs bagages enregistrés doivent embarquer dans le même vol. Mais les mesures alors en place ne suffiront pas à filtrer les armes blanches embarquées par les 19 terroristes du 11 Septembre 2001. Dès lors, la terreur provoquée est telle que les mesures de sûreté ne cesseront d'être

⁷⁰ GARDINER Bryan, Off With Your Shoes: A Brief History of Airport Security, 14/06/2013

https://www.wired.com/2013/06/fa_planehijackings/

multipliées.

D'une totale insécurité sans limite pour l'expression pleine et entière des libertés individuelles, le transport aérien bascule progressivement vers une atteinte de plus en plus assumée aux libertés individuelles depuis les attentats du 11 Septembre, témoignant de la difficulté de trouver un équilibre entre ces deux exigences.

Chapitre 2 : La réactivité de la sûreté aérienne après le choc du 11 septembre 2001

La nature réactive et menaçante pour les libertés individuelles de la sûreté aérienne se dévoile véritablement à partir du 11 Septembre 2001. Au lendemain de ce jour, les Etats-Unis adoptent le Patriot Act, le Homeland Security Act et créent la Transportation Security Administration, une agence fédérale de sûreté aux ressources quasi-illimitées. Avec certes plus de prudence, l'Union Européenne ne tarde pas à suivre ce mouvement sécuritaire en adoptant le 16 décembre 2002 le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, rendant les mesures définies par la CEAC obligatoires et imposant à l'ensemble des Etats-membres la création d'un Programme National de Sûreté, un document classifié détaillant toutes les mesures de sûreté aérienne mises en œuvre sur leur territoire.⁷¹ Ce règlement est aujourd'hui abrogé par le règlement 300/2008. Chaque mesure emblématique marquant un recul des libertés individuelles résulte de cet événement ou d'un attentat déjoué. Si certaines mesures renforcées telles que la sécurisation du fret et du catering ne posent pas de problème au regard des libertés individuelles, certaines appliquées au parcours du passager et des personnels ont profondément modifié leur accès au transport aérien (Section 1). Il conviendra de s'attarder sur l'une des mesures les plus alarmantes de cette première décennie, à savoir le déploiement des scanners corporels (Section 2).

⁷¹ 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

Section 1 : Le renforcement et la multiplication des contrôles de sûreté aérienne

Avant d'accéder à un aéronef et conformément au Règlement (CE) no 300/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, tout passager et ses bagages à main y compris en transit et en correspondance, mais également tout personnel autorisé à accéder à la ZSAR, doit en principe se soumettre à une inspection/filtrage assurée par l'exploitant d'aérodrome et déléguée à des sociétés privées dans le but de détecter des articles prohibés éventuellement dissimulés. Aujourd'hui, l'individu et ses biens sont soumis à des moyens de détection électronique (I), mais également à des fouilles et des palpations de sécurité (II).

I. Articles prohibés et renforcement des moyens de détection électronique

Dès le lendemain des attentats du 11 Septembre, la liste d'articles prohibés en cabine a été allongée, intégrant en plus des armes et substances dangereuses tout objet contondant jusqu'aux coupe-ongles et pinces à épiler. Le contrôle systématique des bagages de soute, qui devait initialement être appliqué à 100% des marchandises en 2003, a été renforcé pour être effectif dès 2002. Le contrôle de ces bagages s'effectue au moyen de tomographes, appareils de radiographie et détecteurs d'explosifs ainsi que d'équipes cynotechniques. Parallèlement, la sensibilité des portiques de détection des masses métalliques a été accrue et l'analyse des radiographies des biens des passagers a également été revue.

L'obligation de retirer ses chaussures lors du franchissement du portique de sécurité résulte elle de la tentative d'attentat de Richard Reid, qui y avait dissimulé des explosifs sur un vol Paris-Miami du 23 décembre 2001. Les attentats déjoués en 2006 par les services de renseignement britanniques ont conduit les autorités à interdire l'export de liquide. Cette restriction, au départ totale, a ensuite été revue afin de limiter les contenants autorisés à un volume de 100 ml. Mais la mesure la plus inquiétante résultant d'un attentat déjoué est bien l'introduction des scanners corporels au sein des PIF, après qu'Umar Farouk Abdulmutallab ait tenté de faire sauter un avion au moyen d'un sous-vêtement chargé d'explosifs. Ce dispositif en place depuis 2009 et les inquiétudes qu'il a soulevées seront étudiés ultérieurement. En supprimant le facteur humain qui peut être source d'erreur, il vise à remplacer une certaine partie des palpations de sécurité.

II. Les fouilles et palpations de sécurité

Depuis les attentats du 11 Septembre 2001, si une alarme au portique de détection de métal ou de l'appareil de radioscopie est déclenchée, la palpation de sécurité du passager ou la fouille du bagage est obligatoire. Ces mesures peuvent également résulter d'un contrôle aléatoire selon un taux fixé de manière restreinte mais non discriminatoire (le sexe n'est par exemple pas pris en considération).

Les fouilles des bagages à main et les palpations de sécurité peuvent être effectuées lors du franchissement du PIF par la police judiciaire, les douanes mais le plus souvent par des agents privés ayant reçu un agrément de sûreté. Conformément à l'article L6342-2 du Code des Transports, ceux-ci ne peuvent procéder « à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet », sauf « lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice des missions susmentionnées. » Selon l'arrêté n°2011-0235 relatif aux dispositions générales de sûreté sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, la palpation doit être effectuée « afin de s'assurer raisonnablement que des personnes ne transportent pas d'articles prohibés. » Elle consiste en une inspection du corps et des vêtements, de face et de dos en passant systématiquement les mains sur les parties couvertes de vêtements. En cas de doute persistant, la fouille corporelle approfondie sera effectuée par un officier de police judiciaire dans une salle isolée. Le problème se pose lorsque l'agent en charge de la palpation n'effectue pas sa mission de manière « raisonnable », telle que prévue par les textes. En mars 2014 notamment, une personne handicapée, qui doit en principe bénéficier de conditions de palpation particulières, a ainsi porté plainte pour atteinte à sa dignité après que des agents aient palpé sa jambe récemment amputée.⁷² Ce genre d'incident peut être évité par le déploiement des scanners corporels mais les garanties de protection des libertés individuelles sont difficiles à assurer.

⁷² PAOLI Jacques et QUILICHINI Morgane – corsematin.com La plainte d'une passagère corse humiliée au portique à l'aéroport de Marseille-Marignane 03/04/2014
<http://www.corsematin.com/article/bastia/la-plainte-dune-passagere-corse-humiliee-au-portique-a-laeroport-de-marseille-marigna>

Section 2 : Le cas particulier des scanners corporels

Suite à la tentative d'attentat du nigérien Umar Farouk Abdulmutallab en 2009, la TSA rend les scanners corporels obligatoires dans les aéroports internationaux des Etats-Unis. S'ils ont l'avantage de détecter de manière infaillible la moindre matière plastique ou métallique portée par un passager et de ne pas ralentir le flux des voyageurs, ces appareils soulèvent d'importants mouvements de contestation au regard du degré de détail qu'ils offrent et de la menace pour la santé qu'ils constituent. Parallèlement, au sein de l'Union Européenne, des Etats tels que le Royaume-Uni ou la France développent des mesures similaires à titre expérimental ou dans le cadre de mesures plus strictes que celles prévues par la législation de l'Union européenne. En 2010, la Commission Européenne identifie les potentielles menaces que représente une utilisation abusive des scanners de sûreté au regard de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne : « il convient de mentionner notamment la dignité humaine (article 1er), le respect de la vie privée et familiale (article 7), la protection des données à caractère personnel (article 8), la liberté de pensée, de conscience et de religion (article 10), la non-discrimination (article 21), les droits de l'enfant (article 24) et l'obligation d'assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine dans la définition et la mise en œuvre de toutes les politiques et actions de l'Union (article 35). »⁷³

Ainsi en France, l'article 25 de la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure dite Loppsi 2 intégrait pour une durée de 3 ans les modalités d'expérimentation de ces appareils à l'article L6342-2 du Code des Transports. Afin d'entraver le moins possible les libertés individuelles, selon ce texte, le franchissement du scanner corporel, en test notamment à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ou à l'aéroport de Nice pour les vols à destination des Etats-Unis, se faisait sur la base du volontariat. « L'analyse des images visualisées est effectuée par des opérateurs ne connaissant pas l'identité de la personne et ne pouvant visualiser simultanément celle-ci et son image produite par le scanner corporel. » De plus, l'image produite par le scanner millimétrique doit comporter un système brouillant la visualisation du visage⁷⁴. La CNIL préconisait toutefois un respect de la dignité humaine plus poussé,

⁷³ Communication de la Commission au Parlement Européen et au Conseil relative à l'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'UE, /* COM/2010/0311 final */ 15/06/2010

⁷⁴ LOI n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure

avec une représentation schématique du corps et un brouillage des parties intimes.⁷⁵ Enfin, aucun stockage ou enregistrement des images n'est autorisé.

En 2013, les scanners mis en place aux Etats-Unis ont été retirés pour être remplacés par des scanners équipés de logiciels de brouillage,⁷⁶ mais les scanners employés peuvent utiliser la technologie des rayons X, pourtant réputée nocive. La Commission Européenne s'y oppose quant à elle, privilégiant des systèmes tels que les scanners à ondes millimétriques.⁷⁷ Dans le reste du monde, ces scanners, grâce à l'efficacité et à l'alternative d'une palpation intrusive qu'ils offrent, sont de plus en plus déployés comme au Canada ou en Russie.

En France, la phase d'expérimentation des scanners corporels est achevée depuis le printemps 2014 et les appareils ont été retirés des aéroports, la menace qu'ils constituent pour les libertés individuelles, et particulièrement la dignité humaine, étant jugée trop importante à l'heure actuelle. Le projet reste toutefois en suspens, et devrait être réintroduit avec un contrôle intégralement automatisé et des images de synthèse ne dévoilant plus l'anatomie des personnes contrôlées.⁷⁸

D'inexistantes dans les années 60, la sûreté aérienne est devenue prioritaire aujourd'hui. Elle s'est construite au fur et à mesure de la menace, en adaptation et non en prévention. Dans cette démarche, la sûreté aérienne devient une matière qui répond à des actes par nature incompatibles avec les libertés individuelles. Il n'est donc pas étonnant qu'elle soit elle-même à l'origine de restrictions. Si la sécurisation du transport aérien est indispensable et que l'Union Européenne s'est montrée jusque-là relativement frileuse à l'idée de développer des mesures trop liberticides, les récents événements et la nouvelle sûreté aérienne qui se dessine en réaction se montrent inquiétants pour le respect des libertés individuelles.

⁷⁵ Scanners corporels : les recommandations de la CNIL, 18 02 2010

<http://www.vie-publique.fr/actualite/alaune/scanners-corporels-recommandations-cnil.html>

⁷⁶ Les scanners "déshabilleurs" retirés des aéroports américains , Le Monde.fr 23/01/2013

http://www.lemonde.fr/mobilite/article/2013/01/23/les-scanners-deshabilleurs-retires-des-aeroports-americains_1821233_1653095.html

⁷⁷ Commission européenne – communiqué de presse

Sûreté aérienne: la Commission adopte de nouvelles règles concernant l'utilisation des scanners de sûreté dans les aéroports européens

⁷⁸ Propos recueillis auprès d'Herman Montreuil, Responsable SGS / Sûreté de l'aéroport de La Rochelle

Titre 2 : La conciliation des mesures de sûreté aérienne et des libertés individuelles menacée par une actualité inquiétante

Les années 2015 et 2016 ont été marquées par des attentats d'une violence inouïe dans le monde, particulièrement en France et en Europe. Bien qu'ils n'aient pas toujours été dirigés contre des aéronefs ou des installations aéroportuaires, cette menace permanente relance une tendance sécuritaire dans tous les domaines, le transport aérien constituant bien sûr l'un des secteurs les plus affectés. Parallèlement, des accidents et incidents aériens particulièrement marquants ont conduit les acteurs de la sûreté aérienne à explorer de nouvelles pistes de réflexion sur l'établissement de nouvelles mesures. Il faut notamment penser au crash du Germanwings causé par le suicide du copilote. Ainsi ces derniers mois, des projets, plus ou moins avancés se sont multipliés, qu'ils concernent les passagers ou les personnels. Ce déploiement illustre deux tendances particulièrement préoccupantes au regard des libertés individuelles dans l'évolution de la sûreté aérienne, combinant à la fois une surveillance de masse des individus (Chapitre 1) à une surveillance plus ciblée (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Vers une surveillance de masse au service de la sûreté aérienne : l'exemple du PNR

Soucieux de préserver la facilitation du secteur, les acteurs du transport aérien en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures de sûreté sont à la recherche de barrières non « physiques » aux actes malveillants. Ces nouvelles barrières passent essentiellement par le croisement d'informations. Parmi elles, l'utilisation du PNR à des fins de sûreté a fait beaucoup parler d'elle. Ces informations, en vue d'être croisées avec d'autres bases de données, intéressent beaucoup les autorités dans le but de prévenir un comportement malveillant, à l'encontre du transport aérien, mais pas seulement (Section 1). Après de vifs débats, le projet à l'échelle européenne a été adopté, laissant certaines zones d'ombre quant à la préservation des libertés individuelles (Section 2).

Section 1 : Une mine d'informations inestimable pour les autorités

Suite aux attentats de janvier 2015, le gouvernement français et l'Union Européenne ont relancé le débat sur l'accès au Passenger Name Record par les autorités. L'idée est de mettre en place un système uniformisé à l'échelle européenne. En amont du voyage en effet, de nombreuses informations sont collectées par les compagnies aériennes dans le cadre du PNR. Elles sont complétées par un fichier moins exposé médiatiquement mais tout aussi critique : l'Advanced Passenger Information (I). L'intérêt des gouvernements pour ces données commerciales est apparu pour la première fois aux Etats-Unis à la suite des attentats du 11 Septembre 2001 (II).

I. Un puissant outil commercial

Lors de la réservation d'un billet d'avion, un PNR est créé sous format électronique par les compagnies aériennes ou les agences de voyage pour chaque passager. Ces opérateurs utilisant pour la plupart des GDS afin de gérer leurs réservations, la grande majorité de ces PNR est stockée dans des bases de données fournies par des entreprises telles que Sabre, Amadeus ou Travelport. Ces GDS connectent non seulement les compagnies aériennes entre elles, mais rassemblent également des agences de voyages, des loueurs de véhicules, des gestionnaires d'hôtels, des croisiéristes, des tours opérateurs... Et d'autres acteurs du tourisme. Un PNR contient au minimum :

- Le nom du passager
- La destination du passager
- Des informations de contact telles que l'adresse du passager
- Les informations nécessaires au paiement du billet

Il peut également contenir des éléments additionnels tels que :

- La réservation d'hôtel
- La réservation d'un véhicule de location
- Des préférences de vol telles que le nombre de bagages et leur description, le siège occupé, le repas choisi à bord... Autant d'informations sensibles qui dévoilent des éléments de la vie privée du passager.

Ces données sont ensuite complétées, lors de l'enregistrement du passager, par l'API qui contient des informations provenant du passeport ou d'un autre document de voyage et des informations générales concernant le vol :

- Le nom
- La date de naissance
- Le sexe
- La nationalité
- Le pays de résidence
- Le numéro du document de voyage
- La date d'expiration du document de voyage
- Le pays d'émission du document de voyage
- Et, éventuellement, l'adresse de destination du passager

Ces informations, pré-récoltées par les opérateurs du tourisme, constituent une source de renseignements rapidement disponible et inestimable pour les autorités puisqu'elles concernent la totalité des passagers aériens, connus des services de renseignement ou non, et permettent d'en dresser un portrait relativement abouti. Ainsi, les autorités estiment que l'accès au PNR, grâce à la multitude d'informations qu'il contient, constituerait un nouvel élément décisif dans la lutte contre le terrorisme. Si le débat a été vif ces derniers mois, cette mesure n'est en réalité pas nouvelle et a été mise en place par les Etats-Unis au lendemain des attentats du 11 Septembre 2001, forçant les pays qui souhaitent maintenir les échanges aériens à s'y soustraire.

II. Une exigence américaine résultant des attentats du 11 Septembre

Comme de nombreuses autres mesures de sûreté aérienne, l'intérêt porté par les autorités aux données détenues par les compagnies aériennes sur les passagers résulte d'un acte de terrorisme. A la suite des attentats du 11 Septembre, parallèlement à la nécessité de renforcer les contrôles à l'embarquement, les Etats-Unis s'intéressent à un moyen de détecter la présence de terroristes à bord d'un aéronef. Ils se tournent alors vers la récupération d'informations détenues par les compagnies aériennes, qui permet également de lutter contre la criminalité transnationale telle que le trafic ou le grand banditisme. Depuis 2003, tout citoyen américain ou non, désirant atteindre le sol des Etats-Unis se voit donc transmis son PNR et son API aux autorités américaines. Ce transfert obligatoire de

données par les compagnies aériennes y atterrissant ou décollant a pris la forme d'accords provisoires jusqu'en 2012. Parallèlement, des pays tels que le Royaume-Uni, le Canada ou encore le Danemark ont emboité le pas.

Soucieux des droits des passagers européens, la Commission et le Parlement Européens réclament en 2012 un « accord général sur l'utilisation des données des dossiers passagers (données PNR) et leur transfert au Ministère américain de la sécurité intérieure ». ⁷⁹ Les compagnies sont tenues de transférer 19 données, comprenant le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, les données relatives au paiement et à l'agence de voyage, les informations liées aux bagages et le numéro de siège du passager. Concernant les données sensibles, elles sont accessibles sous certaines conditions d'après le Parlement Européen : « Les données sensibles telles que celles révélant l'origine ethnique, les croyances religieuses, la santé physique ou mentale, ou l'orientation sexuelle d'un passager, pourraient être utilisées dans des circonstances exceptionnelles, lorsque la vie d'une personne est en danger. Ces données sont le plus généralement liées au choix d'un menu répondant à des exigences religieuses ou aux demandes d'assistance pour des raisons médicales. Leur accès sera fourni au cas par cas uniquement, et elles seront effacées, de manière permanente, 30 jours après leur réception, à moins qu'elles ne soient utilisées dans une enquête spécifique. » L'accord prévoit également une coopération internationale en cas de découverte de données qui révéleraient un comportement potentiellement malveillant. Afin de maintenir les échanges commerciaux avec les Etats-Unis et les autres pays ayant mis en place un système similaire, l'Union Européenne n'a pas eu d'autres choix que de se plier à ce transfert de données. Des accords ont également été conclus avec l'Australie et le Canada. Un accord avec le Mexique est en cours de négociation. Mais à partir de 2008, apparaît l'idée d'un PNR européen.

⁷⁹ Accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sur l'utilisation des données des dossiers passagers (données PNR) et leur transfert au Ministère américain de la sécurité intérieure

Section 2 : La position de la France et de l'Union Européenne

Le débat sur le PNR au sein de l'Union Européenne, essentiellement en raison des menaces qu'il représente au regard des libertés individuelles, a été long et suspendu de nombreuses fois. Chaque événement de nature terroriste a cependant relancé le sujet, et la pression de certains gouvernements, dont le gouvernement français, s'est vue accentuée par les attentats depuis janvier 2015. Si le projet de PNR européen a finalement été adopté en avril 2016 (II), la France n'a pas attendu cette date pour mettre son propre système en place (I).

I. Le système API-PNR français

Jusqu'au 31 décembre 2017 et à titre expérimental, les données des passagers des compagnies aériennes décollant et atterrissant en France seront traitées par l'Unité Information Passagers (UIP). Cette unité a été créée par décret le 22 décembre 2014 dans le souci de protéger les libertés individuelles des passagers.⁸⁰ En effet, ce service rattaché au Ministère des douanes a pour unique rôle d'assurer la collecte, le traitement et le stockage des données passagers et leur transfert aux services habilités, qui sont eux, nombreux : pas moins de 8 services différents relevant de 4 ministères sont autorisés à accéder à ces données : la DGSI, la police, la gendarmerie, la DGSE, la DRM, la DPSD et le service de Traitement du renseignement et action contre les circuits financiers clandestins. L'application dépasse donc largement le seul cadre de la sûreté aérienne.

Ces données seront alors utilisées de 2 principales manières. Un premier procédé dit de « criblage » exploitant essentiellement l'API permettra, par le croisement avec des fichiers de police ou le fichier des personnes recherchées, le Système d'information Schengen et même Interpol de repérer les mouvements des personnes fichées et d'intervenir avant le décollage. Un deuxième procédé consistera en un ciblage en fonction des données PNR capable de détecter des profils à risques qui devront alors subir un contrôle renforcé : pourront par exemple être concernées des personnes voyageant seules vers une destination sensible, sans billet de retour et sans bagage. Ce procédé soulève d'importantes préoccupations en matière de libertés individuelles parce que constitutives

⁸⁰ Décret n° 2014-1566 du 22 décembre 2014 portant création d'un service à compétence nationale dénommé « Unité Information Passagers » (UIP)

de discriminations : protection des données personnelles, liberté d'aller et venir, vie privée...

En formulant certaines recommandations, la CNIL a pourtant donné son accord suite à une délibération de juillet 2014. Elle considère que « les données traitées sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles sont collectées », et ajoute que les garanties apportées par le ministère de l'Intérieur, à sa demande, permettent de réduire les risques d'atteinte au respect de la vie privée et à la protection des données personnelles.⁸¹

En plus du strict encadrement de l'UIP, il est établi dans le décret du 26 septembre 2014 portant création d'un traitement de données à caractère personnel dénommé « système API-PNR France », que ces garanties tiennent notamment à la durée de conservation des données, limitée à cinq ans. De plus, après deux ans, un certain nombre d'entre elles seront conservées mais ne pourront plus être transmises aux services habilités, sauf dérogation spéciale. De plus, contrairement à l'accord entre l'UE et les Etats-Unis, le fichier français n'enregistre pas les données sensibles révélant une opinion politique, la religion, des informations médicales, etc. De nombreux garde-fous ont donc été adoptés pour prévenir une violation des libertés individuelles, mais l'accès à des données personnelles et, selon la destination, parfois sensibles, ainsi que les risques d'abus, de discrimination et d'erreur restent réels. C'est en partie pour cela que l'Union Européenne est restée longtemps réticente au projet.

II. La lente mise en place d'un PNR à l'échelle européenne

Le débat au sujet de la création d'un PNR à l'échelle européenne dure depuis 2008. De nombreux Etats y sont restés longtemps farouchement opposés, tels que les Pays-Bas ou la Suède. La députée européenne Malin Björk estime ainsi que le « PNR n'est rien d'autre qu'un nouvel instrument de surveillance de masse créé au nom de la lutte antiterroriste »⁸². Pour les plus hostiles, « la création du fichier commun PNR rend inutile

⁸¹ CNIL Besoin d'aide ? - Le système API-PNR : la vie privée des voyageurs est-elle respectée ? <http://www.aide.cnil.fr/selfcnil/site/template.do;jsessionid=C75AE8E192B6AB5CFBCC0C1F0DEEAF61?name=Le+système+API-PNR+:+la+vie+privée+des+voyageurs+est-elle+respectée+?&id=307>

⁸² FOLLOROU Jacques, Le PNR, un dispositif à l'efficacité limitée, selon les experts, Le Monde.fr, 11/12/2015

toute tentative de protection des données personnelles et du respect de la vie privée [...]. Comme il est pratiquement impossible de corriger les erreurs, ce sont le droit de prendre l'avion, ou autres, qui seront interdits, par erreur, pour très longtemps et sans recours. »⁸³

Outre la menace pesant sur les libertés individuelles et les droits fondamentaux, l'efficacité d'un stockage systématique des données de tous les passagers est de plus discutable. En effet, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, il apparaît que « les retours non dissimulés, par avion, sont, souvent, dans l'immédiat, des cas peu dangereux de gens qui veulent rentrer. En revanche, les retours dissimulés, rarement par avion, on l'a vu pour les attaques de janvier et novembre, sont le signe d'une menace imminente ». ⁸⁴ Ainsi, sur les 3 attaquants de janvier 2015, aucun n'est revenu par la voie aérienne et seul l'un d'entre eux avait pris l'avion, plusieurs années auparavant.

Malgré ces inquiétudes, le PNR européen a été peu à peu considéré comme indispensable à la lutte antiterroriste à l'échelle européenne, suite à la multiplication des attaques. Il permet en effet de détecter des comportements suspects auprès d'individus inconnus des services de renseignement. Le Parlement Européen et la Commission des libertés civiles, se sont alors érigés à plusieurs reprises comme véritables défenseurs des libertés individuelles des citoyens européens. Ainsi, la première proposition de directive de 2011 a été rejetée car le système n'était pas suffisamment proportionnel et les garanties de protection des libertés individuelles insuffisantes. Le débat s'est poursuivi jusqu'en 2016, intégrant l'arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne invalidant la directive sur le transfert des données récoltées par les opérateurs de télécommunications aux autorités en 2014, au motif que le texte « excède les limites qu'impose le respect du principe de proportionnalité » au regard du droit au respect de la vie privée, du droit à la protection des données à caractère personnel et du principe selon lequel toute limitation des droits et libertés doit être justifié par un objectif d'intérêt général ou la protection des droits et

http://abonnes.lemonde.fr/europe/article/2015/12/11/le-pnr-un-dispositif-a-l-efficacite-limitee-selon-les-experts_4829617_3214.html

⁸³ Mesures antiterroristes : pourquoi il n'y a pas que de l'angélisme dans les réticences de nos partenaires européens, 04/02/2015

<http://www.atlantico.fr/decryptage/mesures-antiterroristes-pourquoi-pas-que-angelisme-dans-reticences-nos-partenaires-europeens-etienne-drouard-michel-nesterenko-1989246.html#lJiWVcyUC2ezjjwg.99>

⁸⁴ FOLLOROU Jacques, Le PNR, un dispositif à l'efficacité limitée, selon les experts, Le Monde.fr, 11/12/2015

http://abonnes.lemonde.fr/europe/article/2015/12/11/le-pnr-un-dispositif-a-l-efficacite-limitee-selon-les-experts_4829617_3214.html

libertés d'autrui (articles 7, 8 et 52§1 de la Charte des droits fondamentaux de l'UE).⁸⁵

Il aura fallu attendre le 14 avril 2016 pour que le Parlement Européen, la Commission et le Conseil trouvent un accord sur le PNR européen. Ce texte impose à tous les Etats-membres la création d'un système uniformisé de transfert des données de la part des compagnies aériennes, concernant les vols extra-UE, ainsi que les vols intra-UE s'ils l'estiment nécessaire. Comme le rappelle le rapporteur Timothy Kirkhope, la priorité du Parlement était de rassurer sur le respect des libertés individuelles. La directive 2016/681 du 27 avril 2016 impose donc un certain nombre de limites, comme un délai de conservation des données plus court que celui actuellement appliqué par la France, une liste exhaustive des infractions justifiant le traitement des données⁸⁶ ... Les Etats-membres disposent de deux ans pour transposer le texte dans leur législation : il ne s'agit donc pas d'un PNR européen mais d'un PNR pour chaque Etat, avec un partage facilité des données entre eux et avec Europol en cas de détection d'un comportement suspect. Deux ans après la transposition, la Commission prévoit une révision de la directive afin d'en évaluer son efficacité et le respect effectif des libertés individuelles.

Le débat soulevé par le PNR illustre remarquablement toute la complexité de l'articulation entre sûreté aérienne et libertés individuelles. La menace évoluant, les mesures de sûreté doivent en faire de même. Pourtant, malgré les dispositions prises par les autorités nationales et européennes pour encadrer et limiter tout préjudice aux passagers aérien, il est inévitable de craindre un risque de discriminations fondées sur des stigmatisations. Il est également difficile de mesurer, pour l'heure, le véritable impact que cette mesure aura sur leurs droits fondamentaux, tout comme il est difficile de déterminer si la mise en place de ce système de sûreté vaut le prix d'un tel recul des libertés. Cette nouvelle mesure de surveillance de masse s'oppose à une tendance plus ciblée de la sûreté aérienne, mais non moins inquiétante au regard des libertés individuelles.

⁸⁵ Affaires jointes C-293/12 et C-594/12 Arrêt de la Cour (grande chambre) du 8 avril 2014 (demandes de décision préjudicielle de la High Court of Ireland, Verfassungsgesichtshof - Irlande, Autriche) – Digital Rights Ireland Ltd (C-293/12), Kärntner Landesregierung, Michael Seitlinger, Christof Tschohl e.a. (C-594/12) / Minister for Communications, Marine and Natural Resources, Minister for Justice, Equality and Law Reform, The Commissioner of the Garda Síochána, Ireland and the Attorney General

⁸⁶ DIRECTIVE (UE) 2016/681 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière

Chapitre 2 : De l'équilibre entre une sûreté aérienne ciblée mais égalitaire

Face à la croissance du trafic, les acteurs de la sûreté aérienne cherchent à développer de nouvelles mesures de sûreté plus efficaces, basées sur le ciblage de passagers à risque plutôt que sur une surveillance généralisée. L'enjeu est alors d'adapter les mesures au risque potentiel que représente un individu pour la sûreté du transport aérien. Ainsi, outre les mesures de sûreté classiques et applicables indistinctement à tous, de plus en plus de passagers se voient appliquer des contrôles, voire même des contraintes, spécifiques (I). La nécessité, rappelée par des événements récents, de prévenir les risques internes conduit également les autorités à renforcer le contrôle des personnels (II).

Section 1 : De nouvelles mesures de sûreté ciblées applicables aux passagers

Les passagers, toujours plus nombreux et exigeants, tant sur leur confort que sur leur sécurité, peuvent difficilement accepter des mesures de sûreté plus contraignantes que celles qui leur sont imposées avant l'embarquement. Elles ne sont d'ailleurs pas toujours suffisantes. Au sein de l'Union Européenne et particulièrement en France, deux pistes sont actuellement en cours de réflexion : au sol, la méthode du profiling intéresse (A), tandis qu'à bord, certaines compagnies font pression pour pouvoir établir des « no-fly lists » à l'image, encore une fois, des compagnies américaines (B). Mais la difficulté de mettre ces mesures en place réside encore une fois dans la menace qu'elles représentent pour les libertés individuelles.

I. Le profiling, une mesure de sûreté encadrée

Les attaques de Paris et les attentats en zones publiques des aéroports de Zaventem et Atatürk ont rappelé qu'il était impossible d'ajouter des points de contrôle de manière infinie et ont relancé l'idée d'appliquer la méthode de profiling dans les aéroports. Officiellement en France, le métier de profiler n'existe pas. Pourtant, depuis ces événements, la méthode commence à être appliquée à Roissy-Charles de Gaulle par les forces de l'ordre. L'aéroport de Bruxelles a également adopté le dispositif. Selon la définition donnée dans un rapport d'information sur la sûreté aérienne aéroportuaire rendu

à l'Assemblée Nationale en 2011, cette méthode « consiste à établir un profil psychologique des individus, s'appuyant sur leur reconnaissance visuelle et l'analyse de leur comportement. »⁸⁷ Elle permet non seulement de détecter des comportements susceptibles d'annoncer un acte de terrorisme mais plus largement tout type d'acte malveillant de nature criminelle ou délictuelle. Cette technique est relativement ancienne puisqu'elle a été développée en Israël, pays de référence en matière de sûreté aérienne, dans les années 70, et appliquée depuis les années 90 aux Etats-Unis. Elle peut combiner à la fois une analyse comportementale et documentaire, notamment par le biais de questionnaires. Cette méthode se veut donc basée sur des critères objectifs afin d'éviter toute discrimination. Le risque d'un traitement inégalitaire résultant d'amalgames et d'une stigmatisation basée sur des orientations religieuses, politiques ou idéologiques reste cependant très présent.

Afin de réduire ce risque, une piste actuellement explorée par la SNCF réside dans l'utilisation de caméras équipées de logiciels détectant les comportements suspects, basé sur différents critères tels que la température corporelle, la démarche, le mouvement des yeux... Mais cette technologie est loin d'être parfaitement opérationnelle et est source de nombreuses erreurs, ce qui nécessite une intervention humaine. Un tel dispositif inquiète les défenseurs des droits de l'homme et de la vie privée. Comme s'en inquiète l'ONG Big Brother Watch, le basculement vers une « justice préventive, conduisant à interpeller des personnes n'ayant commis aucun délit, avec des risques de discrimination et d'erreur » et la mise à mal de la sûreté au sens fondamental du terme, rappelant certaines œuvres littéraires et cinématographiques d'anticipation, est très concret.⁸⁸

Le profiling, qu'il soit réalisé par des humains ou non, peut avoir comme conséquence directe et concrète l'inscription d'un passager sur une no-fly list, comme c'est le cas aux Etats-Unis.

⁸⁷ Rapport d'information de MM. Daniel Goldberg et Didier Gonzales par la mission d'information sur la sûreté aérienne et aéroportuaire au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, 13 décembre 2011

⁸⁸ A la SNCF, des logiciels pour détecter les « comportements suspects » par vidéosurveillance, Le Monde.fr 17/12/2015
http://www.lemonde.fr/pixels/article/2015/12/17/a-la-sncf-des-logiciels-pour-detecter-les-comportements-suspects-par-videosurveillance_4833882_4408996.html#5FJ0MtmFDqUX5eOu.99

II. La no-fly list, une mesure réclamée en France par les professionnels

Aux Etats-Unis, les no-fly lists, ou liste noires, développées par des agences gouvernementales ou non se sont multipliées après les attentats du 11 Septembre. L'une des plus connues est la no-fly list mise à jour par la Terrorist Security Administration. Au 19 août 2016, elle recense 101 092 individus de toute nationalité interdits de voler depuis ou à destination des Etats-Unis. Cette liste a pour but essentiel de prévenir des actes de terrorisme. Sur le site no-fly-list.com, l'agence américaine met à disposition le nom de ces milliers de personnes reconnues comme terroristes mais également les personnes seulement suspectées. Pire encore, chaque individu dispose d'une page, accessible de tous, détaillant son profil, le type de menace qu'il représente et ses caractéristiques physiques. Seule la photo n'est accessible que sur requête auprès de l'agence.⁸⁹ La no-fly list du TCS, elle, classifiée, contiendrait plus d'un million de noms répartis en deux catégories : « no-fly », ou « watch », qui préconise une surveillance rapprochée. Les critères d'inscription y sont si vagues que des journalistes et activistes politiques y sont inscrits en violation de leur liberté d'expression.⁹⁰ L'auteur Naomi Wolf y est ainsi répertoriée, tout comme le militant belge Paul-Emile Dupret du fait de leur militantisme.⁹¹ On compte également des personnes inscrites par erreur, par homonymie ou décédées.

En France et au sein de l'Union Européenne, un tel dispositif bafouant les libertés individuelles est pour l'heure totalement impensable. S'il existe bien des listes noires de passagers au sein de l'UE, comme en Autriche, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas de manière plus ou moins formelle, elles sont constituées par les compagnies aériennes elles-mêmes suite à des incidents et accidents causés par des passagers indisciplinés. Les passagers inscrits sur une telle liste, qui peut être partagée entre compagnies, peuvent se voir refuser l'embarquement afin de ne pas compromettre la sécurité des vols pour une période donnée. Air France a déposé un premier dossier à la CNIL présentant un tel projet en France, qui a été refusé. Actuellement, une seconde version est à l'étude et pourrait être mise en œuvre dès 2016.⁹² Si une telle mesure a pour mérite d'assurer la sûreté d'un aéronef de manière préventive, elle pose là encore des limites à la protection des données

⁸⁹ <http://www.no-fly-list.com>

⁹⁰ USA. La très mystérieuse liste des passagers interdits de vol, 26/03/2012 <http://tempsreel.nouvelobs.com/monde/20120326.OBS4626/usa-la-tres-mysterieuse-liste-des-passagers-interdits-de-vol.html>

⁹¹ DUPRET Paul-Emile La "NO FLY LIST", un nouvel instrument contre la liberté d'expression, 11/09/2009 http://www.lcr-lagauche.be/cm/index.php?option=com_content&view=article&Itemid=53&id=1407

⁹² DE BARBEYRAC Rosine, Cours de droit aérien

personnelles, à la vie privée ainsi qu'à la liberté de circulation. Elle nécessite donc un strict encadrement.

L'accès et le partage de plus en plus de données, combiné à l'analyse des actes et habitudes des passagers illustre une nouvelle orientation des mesures de sûreté aérienne, basée sur l'humain, son comportement et non sur l'insertion de matières et objets dangereux. De telles mesures ont l'avantage d'offrir une protection préventive plus que corrective, mais si elles ne sont pas strictement encadrées, des abus peuvent conduire à des discriminations entre passagers et une violation des libertés individuelles. Les passagers ne sont pas les seuls à présenter un risque et ainsi à se voir appliquer un renforcement des mesures de sûreté aérienne.

Section 2 : Un contrôle toujours plus poussé des personnels

Les récentes tragédies ayant marquée la France ont également conduit à une réflexion, voire à une application, d'un renforcement des mesures de sûreté appliquées aux personnels. Ainsi, les conditions tenant au recrutement des pilotes et leur aptitude psychologique à exercer leur métier ont fait l'objet de débats intenses après le suicide du pilote de Germanwings Andreas Lubitz (A). Les multiples attentats parisiens ont eux, conduit à un renforcement des contrôles des personnels ayant accès à la zone réservée des aéroports (B).

I. L'accès au dossier médical des pilotes en discussion

Le crash de l'A320 de Germanwings en mars 2015 a rappelé que la menace d'un acte volontairement malveillant pouvait venir de n'importe quel individu à bord d'un aéronef, y compris des pilotes eux-mêmes. Profitant de l'absence du commandant de bord, le copilote avait volontairement actionné la descente de l'appareil jusqu'à ce qu'il percute le relief. Le dossier médical d'Andreas Lubitz révélera des antécédents de dépression et un traitement à base d'antidépresseurs et de somnifères en cours. Dès le lendemain de l'accident, de nombreuses compagnies ont imposé à leurs équipages la présence d'un deuxième personnel navigant à tout moment dans la cabine. Par la suite, en complément de l'enquête de sécurité du BEA, l'AESA a été chargée par la Commission Européenne d'identifier les

faillies ayant permis le suicide du pilote et de formuler des recommandations afin d'éviter tout dommage similaire à l'avenir. La Commission envisage d'ailleurs de leur donner une dimension législative. Parmi les procédures analysées, les deux organismes ont retenu la nécessité renforcer les contrôles médicaux des pilotes. Actuellement dans l'UE, en vue d'obtenir leur certificat médical à renouveler régulièrement, les pilotes doivent déclarer s'ils ont ou ont déjà eu des antécédents de troubles psychologiques ou psychiatriques de quelque nature que ce soit. L'évaluation psychiatrique des pilotes lors de la certification médicale est réalisée au moyen d'un entretien général et en observant le comportement, l'humeur, le discours, le raisonnement, la perception, la cognition et la perspicacité du candidat ». ⁹³

Outre la création d'un système de soutien psychologique aux pilotes au sein des compagnies aériennes, l'AESA et le BEA recommandent une formation spécifique aux examinateurs aéromédicaux sensibilisant aux troubles mentaux dans le domaine de l'aviation ainsi qu'une surveillance médicale particulière des pilotes déclarés aptes à voler sous médicaments antidépresseurs. L'AESA insiste sur un renforcement des contrôles aléatoires de dépistage de drogues et alcool.⁹⁴ L'équilibre entre secret médical, un droit intégré à celui du respect de la vie privée, et sécurité publique fait spécifiquement l'objet d'une recommandation du BEA. Il préconise une intervention de l'OACI et de la Commission Européenne instaurant un cadre juridique clair et sûr quant à l'obligation aux prestataires de soin de santé d'informer les autorités compétentes lorsque la santé d'un patient a de fortes chances d'affecter la sécurité publique, tel qu'au Canada ou en Israël. En effet, actuellement, un médecin de l'Union Européenne n'est autorisé à rompre le secret médical qu'en cas de « danger imminent » et « menace pour la sécurité publique ». Ces termes n'ayant pas de définition formelle, ils incitent les médecins à adopter une approche prudente, quitte à garder le silence sur une menace sérieuse pour la sécurité publique.⁹⁵ Ces nouvelles mesures illustrent une fois de plus l'exigence d'un strict encadrement pour une conciliation des libertés individuelles et de la sûreté aérienne.

⁹³ BEA Rapport final : Accident survenu le 24 mars 2015 à Prads-Haute-Bléone (04) à l'Airbus A320-211 immatriculé D-AIPX exploité par Germanwings, mars 2016, p95

⁹⁴ EASA - Task Force on Measures Following the Accident of Germanwings Flight 9525
Final Report, page 3

⁹⁵ BEA Rapport final : Accident survenu le 24 mars 2015 à Prads-Haute-Bléone (04) à l'Airbus A320-211 immatriculé D-AIPX exploité par Germanwings, mars 2016, p114

II. Le renforcement du contrôle des personnels en ZSAR

Les exigences liées à la sûreté du transport aérien imposent certains aménagements au droit du travail des employés situés côté piste. En effet, en principe, ce qui relève de la vie personnelle n'a pas à être pris en compte par l'employeur sauf lorsqu'ils sont susceptibles d'apporter un trouble objectif au bon fonctionnement de l'entreprise. L'autorisation d'accès à la ZSAR est soumise à la délivrance d'un Titre de Circulation Aéroportuaire matérialisé par le fameux badge rouge, après réalisation d'une enquête d'habilitation menée par la PAF par délégation préfectorale. Sont notamment vérifiés la moralité et le comportement des candidats, par la vérification de leurs antécédents judiciaires et du FPR. Si la personne est connue des fichiers, la décision d'accorder ou de refuser le badge repose sur un certain nombre de critères objectifs comme la compatibilité des antécédents judiciaires avec la profession envisagée ou la nature des infractions. Ce badge peut être retiré si la personne commet une infraction, que cela soit sur son lieu de travail ou dans le cadre de sa vie privée.

Après les attentats du 13 Novembre, les TCA de tous les personnels autorisés à accéder à la ZSAR des aéroports parisiens ont été recontrôlés, et le retrait d'une quinzaine d'autorisations pour phénomène de radicalisation ainsi que la fouille de plus de 4000 casiers de personnels dans le cadre de l'état d'urgence avait été largement médiatisé. Ces personnes étaient en effet fichées S, une composante du FPR. Le FPR comporte en effet 21 catégories qui ne donnent pas forcément lieu à des actions de coercition à l'encontre des personnes inscrites. Il est en effet possible d'y être inscrit pour des raisons judiciaires, mais aussi administratives, ou fiscales. La fiche S est attribuée à une personne pour une raison d'ordre public car soupçonnée de visées terroristes ou d'atteinte à la sûreté de l'Etat ou de complicité, sans qu'elle ait nécessairement commis de délit ou de crime. Il peut donc s'agir simplement d'une relation avec un terroriste connu des services de renseignement.⁹⁶ En réalité, le décret relatif au FPR ne donne aucun critère objectif : « Peuvent être inscrits dans le fichier à la demande des autorités administratives compétentes : les personnes faisant l'objet de recherches pour prévenir des menaces graves pour la sécurité publique ou la sûreté de l'Etat, dès lors que des informations ou des indices réels ont été recueillis à

⁹⁶LAURENT Samuel, Terrorisme : qu'est-ce que la « fiche S » ? Le Monde.fr 31/08/2015
http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/08/31/terrorisme-peut-on-sanctionner-les-personnes-faisant-l-objet-d-une-fiche-s_4741574_4355770.html#fH80BYltED7WUm8M.99

leur égard ».⁹⁷ Ainsi, la fiche S concerne tant des djihadistes que des activistes... Et, avec le risque d'erreur inhérent à la sûreté, des innocents, sans possible recours. Etre fiché S ne justifie pas une arrestation. Cependant, elle a conduit au retrait de plusieurs dizaines de badges aéroportuaires. Hors en principe, d'après la préfecture de Seine-Saint-Denis, un TCA ne peut être retiré qu'en cas de commission d'infraction.⁹⁸ Ce retrait, pouvant lui faire l'objet d'un recours administratif, a entraîné pour les personnes concernées au mieux une mutation, au pire un licenciement.⁹⁹ Ces mesures, si elles permettent de réduire le risque d'un acte de malveillance d'origine terroriste, restent toutefois préoccupantes au regard des droits des personnels, qui font les frais de l'angoisse générale provoquée par les récentes attaques.

Parce qu'elle doit être en permanente adéquation avec la menace, l'Histoire de la sûreté aérienne a montré le caractère réactif de ce domaine et l'accélération de ce phénomène après les attentats du 11 Septembre. Les mesures de sûreté les plus liberticides au regard notamment de la dignité personnelle et de la vie privée, telles que les fouilles et palpation au poste d'inspection filtrage ou le développement des scanners corporels résultent toutes d'un attentat ou d'une tentative d'attaque. Aujourd'hui même, une deuxième vague de renforcement des mesures est observable, la menace terroriste pesant plus que jamais sur le monde occidental. Pour contraindre le moins possible le développement du transport aérien, les nouvelles mesures s'orientent surtout vers une coopération renforcée avec les services de renseignement internationaux. Qu'il s'agisse des passagers ou des personnels, le fichage et le croisement des données se multiplient, présentant de nouvelles atteintes ou risques d'atteintes au respect de la vie privée, à la liberté de circulation, et même à la sûreté judiciaire, malgré les efforts pour encadrer ces mesures. Ces menaces tiennent en grande partie à la situation de panique dans laquelle le renforcement des mesures de sûreté a lieu. Comme le relève la journaliste Anne Chemin, dans une analyse de la « guerre », pour reprendre un terme employé de manière régulière

⁹⁷ Décret n° 2010-569 du 28 mai 2010 relatif au fichier des personnes recherchées

⁹⁸ Les services de l'Etat en Seine-Saint-Denis Badge aéroportuaire 10/09/2015

<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Demarches-administratives/Aeroports-Paris-Charles-de-Gaulle-et-Le-Bourget/Activites-aeroportuaires/Badge-aeroportuaire-titre-de-circulation>

⁹⁹ PIQUET Caroline, Radicalisation : près de 70 badges retirés à des agents de Roissy et Orly Le Figaro.fr 14/12/2015

<http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2015/12/14/01016-20151214ARTFIG00125-radicalisation-pres-de-70-badges-retires-a-des-agents-de-roissy-et-orly.php>

mais critiquable, impliquant la France contre le terrorisme « les régimes d'exception sont toujours votés dans l'urgence et la fébrilité, mais ils s'installent peu à peu dans les pratiques et deviennent, au fil des ans, des dispositifs routiniers de la justice pénale. »¹⁰⁰

¹⁰⁰ CHEMIN Anne Sécurité ou libertés publiques : faut-il choisir ? Le Monde.fr 26/11/2015
http://www.lemonde.fr/attaques-a-paris/article/2015/11/26/securite-ou-libertes-publiques-le-debat-piege_4818143_4809495.html#8MBZVrKZWSA2JGcs.99

PARTIE III : LA RELATION ENTRE SURETE AERIENNE ET LIBERTES INDIVIDUELLES : ENTRE PARADOXE ET COMPLEMENTARITE

La nécessité de préserver les libertés individuelles au sein d'un Etat de droit, tout comme la nécessité de renforcer les mesures de sûreté aérienne pour faire face à une menace toujours plus alarmante sont deux exigences a priori opposées. Sûreté aérienne et libertés individuelles ne sauraient pourtant exister l'une sans l'autre. Comme il l'a été remarqué dans la première partie de ce mémoire, le mouvement sécuritaire dans lequel s'inscrit le transport aérien actuellement laisse peu de place à l'affirmation des libertés individuelles mais cela n'empêche pas des débats particulièrement houleux mais aussi confus, suggérant qu'il faudrait opérer un choix entre sécurité publique, pour laquelle œuvre la sûreté aérienne, et libertés individuelles. Une conciliation du renforcement des mesures de sûreté et des libertés individuelles n'est possible qu'au prix d'un équilibre résultant d'une écoute mutuelle entre acteurs de la sûreté aérienne et défenseurs des droits et libertés. Le renforcement des mesures de sûreté aérienne est-il toujours pertinent au regard des libertés individuelles ? N'y a-t-il pas d'autres moyens d'assurer la sûreté aérienne que d'adopter des mesures toujours plus liberticides ? Des pistes de réflexion seront apportées dans le Chapitre 1. Parallèlement, force est de constater que de nos jours, l'attachement aux libertés individuelles est de plus en plus variable (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne, une réponse toujours adaptée ?

La réactivité du domaine de la sûreté aérienne est une des menaces les plus importantes à la préservation des libertés individuelles. Le transport aérien a beau être le transport le plus sûr, la confiance des utilisateurs reste fragile et l'enquête suivant un accident aérien, qu'il soit d'origine malveillante ou non, est ainsi toujours menée dans l'optique qu'il ne se reproduise pas. Le problème de la sûreté aérienne est que l'attente d'une protection contre des actes malveillants dépasse le cadre du secteur, particulièrement lorsqu'il s'agit de terrorisme. Un acte de terrorisme au sol, en dehors de toute installation aéroportuaire, aura des conséquences sur le transport aérien, tels que les attentats de Paris

en 2015 qui ont accéléré l'adoption du PNR à l'échelle européenne. Il s'agit de rassurer les citoyens et de répondre rapidement à une psychose qui s'installe peu à peu, quitte à bafouer les libertés individuelles (Section 1). En conséquence, si un renforcement des mesures de sûreté aérienne participe à la préservation de nos systèmes démocratiques, flambeau de l'Union Européenne depuis des décennies, les libertés individuelles sont, elles, paradoxalement en recul (Section 2).

Section 1 : De l'acte malveillant au recul des libertés individuelles : une responsabilité partagée

La réactivité de la sûreté aérienne répond à la nécessité de rassurer les utilisateurs et acteurs du secteur. Elle s'inscrit dans un objectif de sécurité publique, une préoccupation hautement relayée par les médias, les politiques et les citoyens eux-mêmes. Le transport aérien étant à la fois cible, arme par destination et cheval de Troie de la menace,¹⁰¹ il se retrouve au cœur de la politique globale de lutte contre le terrorisme. Avec la multiplication des attentats, une psychose générale s'installe peu à peu. Si autrefois, on redoutait un attentat d'envergure effroyable tel que les attentats du 11 Septembre, on découvre aujourd'hui avec horreur qu'il suffit de peu de moyens. Il est aisé d'imaginer le même scénario que l'attentat de Nice avec un simple avion de loisirs. La sécurité des lieux publics devient un argument commercial à part entière, un argument déchirant entre partis politiques et un sujet de discussion récurrent jusqu'aux comptoirs des cafés. La sûreté aérienne, et surtout les libertés individuelles, sont en partie victime d'une certaine instrumentalisation médiatique et politique usant de la perception du public : en misant sur le sensationnel, ils alimentent la peur et rendent le risque minimal pourtant inhérent au transport aérien, inacceptable pour l'opinion. Le terrorisme peut alors avoir un véritable effet d'aubaine pour marquer l'opinion.

Dès lors, le renforcement des mesures de sûreté aérienne par un contrôle physique et un renseignement toujours plus poussé apparaît comme urgent et indispensable. La rédaction même des textes législatifs trahit cette précipitation et cette « mise en scène de la

¹⁰¹ POINCIGNON Yann, « Aviation civile et terrorisme : naissance et enjeux d'une politique européenne de sûreté des transports aériens », *Cultures & Conflits*, 56 | 2004, 83-119.

sûreté », comme n'hésitent pas à la qualifier certains auteurs¹⁰² : alors que les mesures communautaires de sûreté aérienne mises en place par le règlement 2320/2002 « contribuent à assurer la sûreté de l'aviation civile et à restaurer la confiance après les attaques du 11 septembre 2001 »¹⁰³, le Parlement Européen dans une résolution sur le programme européen en matière de sécurité votée le 9 juillet 2015, "prend acte de l'appel de la Commission à finaliser d'urgence les travaux relatifs à l'adoption de la directive PNR de l'Union ». ¹⁰⁴

Ainsi, si l'adaptation des mesures de sûreté aérienne à la menace est vitale, se pose la question de la pertinence d'un renforcement de ces mesures dans l'urgence, en particulier en France, soumise aux effets de l'état d'urgence depuis le 13 Novembre 2015. En effet, comme le relève Nicolas Loukakos, « lorsque, malgré toutes les mesures prises, survient un acte d'intervention illicite, il ne faut pas déduire hâtivement que la sûreté s'est dégradée. Les anglo-saxons appellent cela, à juste titre, «un accident de sûreté ». ¹⁰⁵ Afin de préserver les libertés individuelles et la sécurité de l'industrie, la sûreté aérienne doit rester souple et réactive à la menace et non à l'inquiétude des utilisateurs et acteurs du transport. Car si un acte malveillant est la première menace à la sûreté des aéronefs et des installations aéroportuaires, ce n'est pas l'unique raison d'un recul des libertés individuelles. L'ennemi des libertés individuelles semble bien être, non pas les actes malveillants en eux-mêmes, mais la psychose qu'ils créent.

¹⁰² OCDE, FIT : Terrorisme et transport international : pour une politique de sûreté fondée sur le risque, Table Ronde 144, Editions OCDE, 2009 p19

¹⁰³ Sûreté aérienne: règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, Synthèses de la législation de l'UE, 21/03/2008

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV%3A124253>

¹⁰⁴ Directive sur les données des dossiers passagers de l'UE (données PNR): aperçu, 01/06/2016 [http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/20150123BKG12902/directive-sur-les-donnees-des-dossiers-passagers-de-l-ue-\(donnees-pnr\)-aperçu](http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/20150123BKG12902/directive-sur-les-donnees-des-dossiers-passagers-de-l-ue-(donnees-pnr)-aperçu)

¹⁰⁵ LOUKAKOS Nicolas, Les accidents de sûreté et le rôle de la prévention dans le transport aérien, La sécurité et la sûreté du transport aérien, L'Harmattan 2005, p72

Section 2 : La préservation d'un idéal démocratique au prix d'un recul des libertés

Assurer la sécurité des citoyens est une obligation de tout Etat démocratique. Préserver la confiance des citoyens pour prévenir d'une idéologie violente est essentiel. « Ainsi que le déclare le préambule de la Convention, "le maintien des libertés fondamentales repose essentiellement sur un régime politique véritablement démocratique, d'une part, et, d'autre part, sur une conception commune et un commun respect des Droits de l'Homme... cela signifie qu'il faut rechercher un équilibre entre l'exercice par l'individu du droit qu[i] lui [est] garanti... et la nécessité d'imposer une surveillance secrète pour protéger la société démocratique dans son ensemble" ». ¹⁰⁶

La violence résultant d'actes malveillants nuit aux principes fondamentaux de la démocratie tels que la liberté d'expression et le respect de la vie privée. Dans le cas du terrorisme, ce sont même ces libertés, ce qu'elles permettent et symbolisent qui sont visées. Durant les travaux de proposition de règlement pour l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, le Parlement Européen a ainsi relevé que les actes criminels commis à New York et Washington le 11 septembre 2001 montrent que « le terrorisme constitue l'une des plus graves menaces qui soient pour les idéaux de démocratie et de liberté et pour les valeurs de paix qui sont l'essence même de l'Union européenne. ». ¹⁰⁷

Mais afin d'assurer les missions régaliennes de préservation de l'ordre et l'intérêt public, ces libertés individuelles se voient de plus en plus restreintes par de nombreux contrôles, dans le domaine de la sûreté aérienne comme dans tous les domaines. Ainsi, la juriste Mireille Delmas-Marty résume le risque d'une approche trop sécuritaire : « Le risque est, au motif de défendre des valeurs humanistes, de les mettre en danger, comme l'ont fait les Américains en autorisant la torture et en ouvrant Guantanamo » ¹⁰⁸. Au lendemain des attentats du 11 Septembre, cette préoccupation avait pourtant été identifiée au sein de l'Europe lors des toutes premières réflexions sur les moyens de renforcement de la sûreté aérienne : « quelle que soit la mesure envisagée ou mise en place en termes de sûreté, nous devons toujours tout faire pour préserver les droits de l'homme et les libertés

¹⁰⁶ Klass et autres vs. Allemagne 1978 – Jugement de la Cour européenne des droits de l'Homme

¹⁰⁷ COD 2001/0234 Proposition de règlement du Parlement Européen et du conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

¹⁰⁸ CHEMIN Anne Sécurité ou libertés publiques : faut-il choisir ? Le Monde.fr 26/11/2015
http://www.lemonde.fr/attaques-a-paris/article/2015/11/26/securite-ou-libertes-publiques-le-debat-piege_4818143_4809495.html#8MBZVrKZWSA2JGcs.99

fondamentales – en particulier le droit à la vie privée, à la dignité et à l'intégrité personnelles. Nous ne devons pas donner aux terroristes une victoire par défaut en sacrifiant la liberté et la dignité humaine qui sont leurs principales cibles. »¹⁰⁹ Ces propos se veulent beaucoup plus timides à l'heure de la nouvelle vague de terrorisme qui frappe l'Europe.

Le renforcement des mesures de sûreté aérienne observable depuis le début des années 2000 marque indéniablement un recul des libertés individuelles. Les causes en sont nombreuses, et il faut admettre que parmi elles, la société qui se sent menacée tient une part de responsabilité. Les mesures de sûreté aérienne participent au maintien de la sécurité publique et des valeurs démocratiques chères à l'Europe, mais l'équilibre est parfois difficile à trouver. Ce phénomène s'explique aussi par une évolution de la perception des libertés individuelles.

Chapitre 2 : Un attachement variable aux libertés individuelles

Comme le renforcement des mesures de sûreté aérienne, la perception de la nécessité de préserver les libertés individuelles varie selon des perspectives temporelles et spatiales. Aujourd'hui, le recul des libertés individuelles est un phénomène préoccupant mais qui dépasse largement le cadre du transport aérien. L'opinion collective semble en effet accepter ce recul pour se sentir plus en sécurité (Section 1), mais aussi, avec l'avènement du numérique, pour obtenir simplement plus de confort (Section 2).

Section 1 : Prouver à tout prix « qu'on n'a rien à cacher »

La confiance accordée par le public au transport aérien est, malgré la rareté des accidents, relativement fragile du fait de la « spectacularité » de ce mode de transport et des accidents qui le frappent. Cette fragilité est également associée à une forte menace d'actes malveillants de diverses natures, mais surtout terroristes qui inquiète l'opinion. A l'heure actuelle, la société s'empresse de montrer qu'elle n'a rien à cacher pour préserver sa liberté. En effet, au lendemain des attentats du 13 Novembre à Paris, Le Figaro et RTL

¹⁰⁹ Doc. 9296 Transport aérien et terrorisme : comment renforcer la sûreté ? Rapport de la Commission des questions économiques et du développement 18/12/2001
<http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewHTML.asp?FileID=9574&lang=fr>

avaient réalisé un sondage selon lequel 84% des Français sont d'accord pour accepter davantage de contrôles.

De manière similaire, et malgré une année particulièrement sûre en 2012, il est ressorti d'un sondage réalisé par l'IATA auprès des passagers aériens que 73 % d'entre eux « accepteraient de fournir aux gouvernements des renseignements personnels pour accélérer les contrôles. »¹¹⁰ Ce renoncement à la protection d'une partie des données personnelles, donc à une partie des libertés individuelles, dépasse donc l'objectif sécuritaire pour un motif plus discutable d'amélioration de l'expérience passager.

Cette tendance à l'acceptation du recul des libertés individuelles s'explique aussi par la perception que certains renforcements des mesures de sûreté aérienne s'appliquent à « l'autre » et n'auraient que peu d'impact sur leurs propres libertés individuelles : la révélation des informations contenues dans le PNR ou le profiling dans les aéroports ne pénalisera de manière directe que le passager suspect, alors que la facilitation de la violation du secret médical ne concernera que la population minoritaire des pilotes de ligne. Antoine Garapon, secrétaire général de l'Institut des hautes études sur la justice, résume cette « posture martiale » des citoyens, observable depuis les attentats du 11 Septembre : « Si les Américains, très attachés à leur Constitution, n'ont pas contesté le Patriot Act, qui instituait une détention sans limite et sans jugement, c'est parce qu'il s'appliquait aux terroristes venus de l'étranger, pas à eux [...]. Cette attitude qui semble également prévaloir en France est fondée sur la logique de l'ennemi, voire du barbare : tant que la loi semble respectueuse pour les nationaux, les écarts du droit ne paraissent pas dramatiques. »¹¹¹

L'attachement aux libertés individuelles, alors qu'elles sont pourtant fondamentales, est donc variable en fonction des événements et des individus pour lesquelles les libertés sont menacées. Si certains opposants au renforcement des mesures de sûreté aérienne et de la sécurité de manière générale, font aujourd'hui de ce recul des libertés individuelles leur cheval de bataille, il convient toutefois d'observer que le renforcement des mesures de sûreté aérienne contribuant à la sécurité publique ne constitue pas la seule menace aux libertés individuelles.

¹¹⁰ IATA 2013 Annual Review

<https://www.iata.org/about/Documents/annual-review-2013-french.pdf>

¹¹¹ CHEMIN Anne Sécurité ou libertés publiques : faut-il choisir ? Le Monde.fr 26/11/2015

http://www.lemonde.fr/attaques-a-paris/article/2015/11/26/securite-ou-libertes-publiques-le-debat-piege_4818143_4809495.html#8MBZVrKZWSA2JGcs.99

Section 2 : Les libertés individuelles malmenées par la société contemporaine

Le débat entre renforcement des mesures de sûreté aérienne et protection des libertés individuelles s'inscrit dans le débat plus général de la conciliation entre sécurité et libertés publiques, qu'elles soient individuelles ou collectives. Au regard de l'actualité, c'est un sujet récurrent mais, contrairement à la tendance, il est important de se garder de tomber dans un discours polémique et opportuniste. Il s'agit en effet d'un débat souvent victime de désinformation de la part de l'opinion publique.

Face à une augmentation de la menace, un durcissement des mesures de sûreté aérienne ne peut être raisonnablement dénoncé, particulièrement compte tenu de la conjoncture actuelle. A l'heure du numérique en effet, c'est une discussion à prendre avec beaucoup de recul. On assiste à un recul assumé, presque volontaire, des libertés individuelles, notamment concernant la protection des données personnelles et de la vie privée. Les individus, dans le besoin permanent d'être connectés les uns aux autres sur les réseaux sociaux et par profit du développement de l'intelligence artificielle, perdent non seulement la notion de ce qui relève du cadre privé, mais aussi le contrôle des informations qu'ils partagent. Ils acceptent eux-mêmes, de manière plus ou moins avertie selon l'attention qu'ils y portent, de céder une part de leurs libertés pour des avantages qui peuvent être très loin de relever d'un intérêt public. Le dernier exemple d'actualité en date n'en est pas moins révélateur : l'application pour smartphone Pokémon Go, malgré de sérieuses inquiétudes quant à la collecte de données personnelles à l'insu des utilisateurs, est de loin la plus téléchargée de l'Histoire. En effet, selon le centre de recherche américain sur la vie privée et les libertés civiles Electronic Privacy Information Center à la suite de révélations sur son dirigeant, il y a de grandes chances pour que « la start-up continue d'ignorer la vie privée et la sécurité des utilisateurs » et qu'il n'y a « aucune raison de lui faire confiance compte tenu de son historique avec Google Street View et de son actuelle collecte de données ». ¹¹² Une anecdote qui permet de relativiser certaines critiques improprement fondées à l'encontre d'un renforcement des mesures de sûreté aérienne.

¹¹² Inquiétude autour des données personnelles collectées par Pokémon Go, 12/08/2016 <http://lesinrocks.com/2016/08/news/deviennent-donnees-personnelles-collectees-pokemon-go/>

CONCLUSION

Au croisement du droit, de la philosophie, de la psychologie et de la politique, la question de la conciliation entre un renforcement des mesures de sûreté aérienne et des libertés individuelles, comme celle de la conciliation entre sécurité et libertés publiques, ne cessera d'être alimentée par de nouveaux arguments, de nouveaux événements, de nouvelles mesures ainsi que de nouvelles contestations. Le transport aérien occupe aujourd'hui une place centrale dans le monde mondialisé, ce qui fait de lui une cible de premier choix pour les auteurs d'actes malveillants. Il est amené à croître de manière exponentielle, et il en sera de même pour la commission d'actes illicites, et ce, malgré les efforts mobilisés. La sûreté aérienne ne peut poursuivre l'objectif illusoire de rendre inexistant le risque d'un acte volontaire illicite. Le renforcement des mesures de sûreté ne doit donc pas dépasser le cadre de ce constat.

S'il s'agit donc d'un débat « sans fin », qui ne peut être tranché, des certitudes demeurent : l'Histoire étant amenée à se reproduire, la menace continuera de s'intensifier, de se transformer et, en réaction, de nouvelles mesures de sûreté aériennes seront adoptées. Quel sera leur impact sur les libertés individuelles ? Ici commence le doute.

Aujourd'hui déjà, pour concilier son objectif de protection de l'aviation civile avec ses propres limites économiques, techniques et juridiques, la sûreté aérienne hésite entre une surveillance en masse des voyageurs et une surveillance ciblée d'individus potentiellement dangereux. Certaines mesures de sûreté en cours de mise en place, qu'elles concernent les passagers ou les personnels, sont particulièrement préoccupantes. Du PNR à l'assouplissement du secret médical protégeant les personnels navigants, l'atteinte effective aux libertés individuelles est difficilement mesurable, malgré l'attachement de la France et de l'Union Européenne aux droits fondamentaux. Or, outre le retrait provisoire des scanners corporels, rares sont les retours en arrière en cas de mesure disproportionnée.

L'appréciation de la proportionnalité et de la justification de ces mesures compte tenu des risques existants respectivement pour la sûreté aérienne et pour l'affirmation des libertés individuelles dépendra de leurs effets mais également d'une part d'appréciation subjective, chacun ayant sa propre opinion des limites qu'il est prêt à accepter à sa sécurité comme à sa liberté. C'est là qu'entre en jeu l'Etat, associé au législateur, dans son rôle d'éducateur, de moralisateur, au même titre que les médias, mais aussi dans son rôle de régulateur : à terme, le renforcement des mesures de sûreté aérienne au prix d'un

renoncement à l'exercice de certaines libertés individuelles ne permettra plus de rassurer l'opinion publique et alimentera un sentiment de suspicion, d'angoisse permanente, dans un climat de guerre.

Finalement ce ne sont pas tant le renforcement des mesures de sûreté aérienne et la préservation des libertés individuelles qui sont inconciliables mais les tendances sécuritaires et réactionnaires qu'ils provoquent auprès des gouvernements et de toute la société en général : en d'autres termes, il s'agit de tout prise de position extrême. Eviter ce schéma de pensée passe en grande partie par une plus grande transparence dans les mesures de sûreté aérienne mises en place, pour une meilleure compréhension du public de la nécessité de leur renforcement tout comme de la fragilité des libertés individuelles. Il s'agit de leur fournir les outils nécessaires à la construction de leur pensée et non de les désinformer à la faveur alternative de la sécurité publique ou des libertés publiques. L'homme est certes « un loup pour l'homme » selon la formule de Plaute, mais l'éducation consiste en partie à « empêcher que ce qu'il y a d'animal en [lui] n'étouffe ce qu'il y a d'humain ». ¹¹³

Encore une fois, un début de réponse se trouve peut-être dans la sensibilisation et l'éducation aux valeurs démocratiques encore chères à notre société. La conciliation du renforcement des mesures de sûreté et des libertés individuelles est donc possible si chacun de ces droits est assuré de manière proportionnelle. La justification du renforcement des mesures de sûreté se trouve donc dans la proportionnalité. Ainsi, comme l'explique la Présidente de la CNIL Isabelle Falque-Pierrotin, « il faut raisonner, non pas en opposant liberté et sécurité, mais en faisant intervenir un troisième terme dans le débat : les garanties. Si on met en place de nouveaux outils qui peuvent porter atteinte aux libertés des personnes, alors ces outils doivent s'accompagner de garanties plus fortes pour être légalement et éthiquement acceptables. » ¹¹⁴

¹¹³ Traité de pédagogie D'Emmanuel Kant, 1803

¹¹⁴ Isabelle Falque-Pierrotin : « Vous êtes suspect dès que vous voyagez », 11/03/2015
<http://www.leparisien.fr/magazine/grand-angle/isabelle-falque-pierrotin-vous-etes-suspect-des-que-vous-voyagez-11-03-2015-4594821.php>

BIBLIOGRAPHIE

Réglementation nationale et internationale

- Annexe 17 à la Convention de Chicago
- Annexe 13 à la Convention de Chicago
- Code pénal
- Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789
- Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, 10 décembre 1948
- Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946
- Constitution du 4 octobre 1958
- RÈGLEMENT (CE) No 300/2008 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) no 2320/2002
- 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
- RÈGLEMENT (UE) No 185/2010 DE LA COMMISSION du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile-
- LOI n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure
- Résolution législative du Parlement européen du 19 avril 2012 sur le projet de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sur l'utilisation des données des dossiers passagers et leur transfert au ministère américain de la sécurité intérieure (17433/2011 – C7-0511/2011 – 2011/0382(NLE))
- Décret n° 2014-1566 du 22 décembre 2014 portant création d'un service à compétence nationale dénommé « Unité Information Passagers » (UIP)
- Décret n° 2014-1095 du 26 septembre 2014 portant création d'un traitement de données à caractère personnel dénommé « système API-PNR France » pris pour l'application de l'article L. 232-7 du code de la sécurité intérieure

- Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne (2000/C 364/01)
- DIRECTIVE (UE) 2016/681 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière
- Décret n° 2010-569 du 28 mai 2010 relatif au fichier des personnes recherchées
- Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, 7 décembre 1944
- Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, 14 Septembre 1963
- COD 2001/0234 Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

Ouvrages généraux

- Lexique des termes juridiques 2012, DALLOZ, 918 pages
- HOBBS Thomas, Léviathan, Philosophie politique, Ed. Sirey, 1971
- ROUSSEAU Jean-Jacques, Discours sur les Sciences et les Arts
- Traité de pédagogie D'Emmanuel Kant, 1803

Ouvrages spécialisés

- *Rapport du groupe de travail compétitivité du transport aérien français*, présidé par M. Bruno LE ROUX, remis en Novembre 2014, 47 pages
- *ICAO Air Transport in figures*, 2015, 15 pages
- *Conséquences économiques du terrorisme*, OCDE, 2002
- *La sécurité et la sûreté du transport aérien*, L'Harmattan 2005, 218 pages
- *Sûreté de l'aviation civile, l'approche française, une doctrine et des valeurs*, DGAC, 2015, 28 pages
- *Rapport d'information de MM. Daniel Goldberg et Didier Gonzales par la mission d'information sur la sûreté aérienne et aéroportuaire au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*, 13 décembre 2011

Interventions à l'IFURTA

- CHARLES Jean-Baptiste, *Les passagers indisciplinés*, intervention à l'IFURTA, 15/12/2015
- GELY Frédérique, La sûreté : une valeur essentielle pour l'aviation civile, intervention à l'IFURTA du 29 mars 2016, 44 pages
- VEGA Nathalie, Le financement de la sûreté, intervention à l'IFURTA, avril 2016
- VALLEE Fabien - La DSAC, Rôle de l'autorité de surveillance dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, mars 2016, 38 pages
- NOIREAUT Luce, La couverture des risques de guerre et assimilés, intervention à l'IFURTA du 27/04/2016
- DE BARBEYRAC Rosine, Cours de droit aérien

Jurisprudence

- Décision n°86-217DC du 18 septembre 1986 « loi relative à la liberté de communication »
- Affaires jointes C-293/12 et C-594/12 Arrêt de la Cour (grande chambre) du 8 avril 2014 (demandes de décision préjudicielle de la High Court of Ireland, Verfassungsgerichtshof - Irlande, Autriche) – Digital Rights Ireland Ltd (C-293/12), Kärntner Landesregierung, Michael Seitlinger, Christof Tschohl e.a. (C-594/12) / Minister for Communications, Marine and Natural Resources, Minister for Justice, Equality and Law Reform, The Commissioner of the Garda Síochána, Ireland and the Attorney General
- Klass et autres vs. Allemagne 1978 – Jugement de la Cour européenne des droits de l'Homme

Reuves

- BIPLAN Pierre, « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote* 3/2004 (N°114), p. 56-70
- Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes, *Transidit* n°47, 2006, 55 pages
- Aviation civile n°372, Dossier spécial 10 ans de l'aviation civile mars 2015 36 pages

- POINCIGNON Yann, « Aviation civile et terrorisme : naissance et enjeux d'une politique européenne de sûreté des transports aériens », *Cultures & Conflits*, 56 | 2004, 83-119.
- OCDE, FIT : Terrorisme et transport international : pour une politique de sûreté fondée sur le risque, Table Ronde 144, Editions OCDE, 2009, 154 pages

Sites internet

Sites consacrés au droit

- GRANGER Marc-Antoine, Existe-t-il un « droit fondamental à la sécurité », 19 pages
<http://www.droitconstitutionnel.org/congresParis/comC8/GrangerTXT.pdf>
- JOUBERT Julien, Aviation criminelle : les jets de poche, nouveaux « go-fast du ciel », Département de Recherche sur Menaces Criminelles Contemporaines 2007, 19 pages
<http://www.drmcc.org/IMG/pdf/47427b1ee2685.pdf>

Sites d'institutions publiques :

- Scanners corporels : les recommandations de la CNIL, 18 02 2010
<http://www.vie-publique.fr/actualite/alaune/scanners-corporels-recommandations-cnil.html>
- Communication de la Commission au Parlement Européen et au Conseil relative à l'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'UE, /* COM/2010/0311 final */ 15/06/2010
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX%3A52010DC0311>
- Commission européenne – communiqué de presse
Sûreté aérienne: la Commission adopte de nouvelles règles concernant l'utilisation des scanners de sûreté dans les aéroports européens
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1343_fr.htm
- CNIL Besoin d'aide ? - Le système API-PNR : la vie privée des voyageurs est-elle respectée

<http://www.aide.cnil.fr/selfcnil/site/template.do;jsessionid=C75AE8E192B6AB5CFBCC0C1F0DEEAF61?name=Le+systeme+API->

[PNR+:+la+vie+privée+des+voyageurs+est-elle+respectée+?&id=307](http://www.aide.cnil.fr/selfcnil/site/template.do;jsessionid=C75AE8E192B6AB5CFBCC0C1F0DEEAF61?name=Le+systeme+API-PNR+:+la+vie+privée+des+voyageurs+est-elle+respectée+?&id=307)

- Cour de justice de l'Union européenne, COMMUNIQUE DE PRESSE n° 54/14, Luxembourg, le 8 avril 2014 Arrêt dans les affaires jointes C-293/12 et C-594/12 Digital Rights Ireland et Seitlinger e.a.
<http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2014-04/cp140054fr.pdf>
- BEA Rapport final : Accident survenu le 24 mars 2015 à Prads-Haute-Bléone (04) à l'Airbus A320-211 immatriculé D-AIPX exploité par Germanwings, mars 2016, 119 pages
https://www.bea.aero/uploads/tx_elyextendttnews/BEA2015-0125-LR_03.pdf
- EASA - Task Force on Measures Following the Accident of Germanwings Flight 9525, Final Report, 19 pages
<http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-07-17-germanwings-report/germanwings-task-force-final-report.pdf>
- Les services de l'Etat en Seine-Saint-Denis Badge aéroportuaire 10/09/2015
<http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Demarches-administratives/Aeroports-Paris-Charles-de-Gaulle-et-Le-Bourget/Activites-aeroportuaires/Badge-aeroportuaire-titre-de-circulation>
- Sécurité aérienne: règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, Synthèses de la législation de l'UE, 21/03/2008
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV%3A124253>
- Directive sur les données des dossiers passagers de l'UE (données PNR): aperçu, 01/06/2016
[http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/20150123BKG12902/directive-sur-les-donnees-des-dossiers-passagers-de-l-ue-\(donnees-pnr\)-aperçu](http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/20150123BKG12902/directive-sur-les-donnees-des-dossiers-passagers-de-l-ue-(donnees-pnr)-aperçu)
- Doc. 9296 Transport aérien et terrorisme : comment renforcer la sécurité ? Rapport de la Commission des questions économiques et du développement 18/12/2001
<http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewHTML.asp?FileID=9574&lang=fr>
- <http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr>

Sites d'actualité

- Le coût total du 11 septembre pour les Etats-Unis : 3.000 milliards de dollars, Le Huffington Post, 09/09/2011
http://archives-lepost.huffingtonpost.fr/article/2011/09/09/2586168_le-cout-total-du-11-septembre-pour-les-etats-unis-3-000-milliards-de-dollars.html
- L'impact des attentats estimé à 70 millions d'euros pour Air France, Le Monde.fr, 11/01/2016
http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2016/01/11/l-impact-des-attentats-estime-a-70-millions-d-euros-pour-air-france_4845072_1656968.html
- LEGER Thibault, analyste économique « Observations économiques sur le trafic aérien mondial », analyse publiée sur «leconomiste.eu», 27/01/2015
<http://www.leconomiste.eu/decryptage-economie/333-observations-economiques-sur-le-traffic-aerien-mondial.html>
- Le Parisien – Les dates clés des attentats aériens, Zoé Lauwereys
<http://atelier.leparisien.fr/widgets/timeline/attentatsaeriens/>
- Estelle Walton, *L'article à lire pour comprendre l'affaire "Air Cocaïne"*, France TV info, 29/10/2015
http://www.francetvinfo.fr/faits-divers/justice-proces/proces-air-cocaine/l-article-a-lire-pour-comprendre-l-affaire-air-cocaine_1148847.html
- CHIAMBARETTO Paul, Sécurité aéroportuaire : différencier les passagers pour mieux les protéger ? Latribune.fr, 10/12/2015
<http://www.latribune.fr/opinions/tribunes/surete-aeroportuaire-differencier-les-passagers-pour-mieux-les-proteger-534938.html>
- POIROT Richard et SERVICE France, Libération.fr Gares, métro, aéroports : l'impossible risque zéro - 22 mars 2016
http://www.liberation.fr/france/2016/03/22/gares-metro-aeroports-l-impossible-risque-zero_1441365
- lefigaro.fr Des reporters armés déjouent la sécurité de deux aéroports, 06/01/2011
<http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2011/01/06/01016-20110106ARTFIG00414-des-reporters-armes-dejouent-la-securite-de-deux-aeroports.php>
- nouvelobs.com Sécurité des aéroports : un reportage choc pour faire réagir, 28/03/2012

- <http://o.nouvelobs.com/voyage/20120327.OBS4695/securite-des-aeroports-un-reportage-choc-pour-faire-reagir.html>
- 54 HEURES D'ANGOISSE, 16 MINUTES DE GUERRE
<http://www.lefigaro.fr/assets/marignane/>
 - Le Monde.fr L'aéroport de Karachi théâtre d'une importante attaque des talibans pakistanais, 08/06/2014
http://www.lemonde.fr/asia-pacifique/article/2014/06/08/pakistan-des-hommes-armes-attaquent-l-aeroport-de-karachi_4434386_3216.html
 - OWEN Richard, Aircraft sabotaged as talks begin on job cuts at Alitalia, 10/10/2006
<http://www.thetimes.co.uk/tto/news/world/europe/article2600509.ece>
 - Crash d'un avion A320 : cinq suicides de pilotes en vol avérés ces vingt-cinq dernières années, le 26/03/2015
<http://www.20minutes.fr/societe/1572351-20150326-crash-avion-a320-cinq-suicides-pilotes-vol-averes-vingt-cinq-dernieres-annees>
 - GARDINER Bryan, Off With Your Shoes: A Brief History of Airport Security, 14/06/2013
https://www.wired.com/2013/06/fa_planehijackings/
 - PAOLI Jacques et QUILICHINI Morgane – corsematin.com La plainte d'une passagère corse humiliée au portique à l'aéroport de Marseille-Marignane 03/04/2014
<http://www.corsematin.com/article/bastia/la-plainte-dune-passagere-corse-humiliee-au-portique-a-laeroport-de-marseille-marigna>
 - Les scanners "déshabilleurs" retirés des aéroports américains , Le Monde.fr 23/01/2013
http://www.lemonde.fr/mobilite/article/2013/01/23/les-scanners-deshabilleurs-retires-des-aeroports-americaains_1821233_1653095.html
 - FOLLOROU Jacques, Le PNR, un dispositif à l'efficacité limitée, selon les experts, Le Monde.fr, 11/12/2015
http://abonnes.lemonde.fr/europe/article/2015/12/11/le-pnr-un-dispositif-a-l-efficacite-limitee-selon-les-experts_4829617_3214.html
 - A la SNCF, des logiciels pour détecter les « comportements suspects » par vidéosurveillance, Le Monde.fr 17/12/2015

- http://www.lemonde.fr/pixels/article/2015/12/17/a-la-sncf-des-logiciels-pour-detecter-les-comportements-suspects-par-videosurveillance_4833882_4408996.html#5FJ0MtmFDqUX5eOu.99
- USA. La très mystérieuse liste des passagers interdits de vol, 26/03/2012
<http://tempsreel.nouvelobs.com/monde/20120326.OBS4626/usa-la-tres-mysterieuse-liste-des-passagers-interdits-de-vol.html>
 - LAURENT Samuel, Terrorisme : qu'est-ce que la « fiche S » ? Le Monde.fr 31/08/2015
http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/08/31/terrorisme-peut-on-sanctionner-les-personnes-faisant-l-objet-d-une-fiche-s_4741574_4355770.html#fH80BYltED7WUm8M.99
 - PIQUET Caroline, Radicalisation : près de 70 badges retirés à des agents de Roissy et Orly Le Figaro.fr 14/12/2015
<http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2015/12/14/01016-20151214ARTFIG00125-radicalisation-pres-de-70-badges-retires-a-des-agents-de-roissy-et-orly.phpv>
 - CHEMIN Anne Sécurité ou libertés publiques : faut-il choisir ? Le Monde.fr 26/11/2015
http://www.lemonde.fr/attaques-a-paris/article/2015/11/26/securite-ou-libertes-publiques-le-debat-piege_4818143_4809495.html#8MBZVrKZWSA2JGcs.99
 - Inquiétude autour des données personnelles collectées par Pokémon Go, 12/08/2016
<http://lesinrocks.com/2016/08/news/deviennent-donnees-personnelles-collectees-pokemon-go/>

Sites spécialisés :

- DUCLOS François, air-journal.fr, IATA : seulement 7 milliards de passagers aériens en 2034, publié le 27 novembre 2015 par François Duclos
<http://www.air-journal.fr/2015-11-27-iata-seulement-7-milliards-de-passagers-aeriens-en-2034-5154158.html>
- Chine : nombreux incidents violents avec des passagers, Air-journal.fr, 17 Juin 2016
<http://www.air-journal.fr/2016-06-17-chine-incidents-violents-avec-des-passagers-->

photo-5164898.html

- IATA 2013 Annual Review, 55 pages

<https://www.iata.org/about/Documents/annual-review-2013-french.pdf>

Autres

- Conditions d'enregistrement, Delta.com

http://fr.delta.com/content/www/en_US/traveling-with-us/check-in/requirements.html

- <http://www.no-fly-list.com>

- DUPRET Paul-Emile La "NO FLY LIST", un nouvel instrument contre la liberté d'expression, 11/09/2009

<http://www.lcr->

[agauche.be/cm/index.php?option=com_content&view=article&Itemid=53&id=140](http://www.lcr-lagauche.be/cm/index.php?option=com_content&view=article&Itemid=53&id=140)

7

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	7
Partie I : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne face à des enjeux et risques multiples.....	12
Titre 1 : Enjeux et objectifs de la sûreté aérienne	12
Chapitre 1 : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne justifié par une activité au cœur des préoccupations mondiales.....	12
Section 1 : Sensibilité et particularités du transport aérien.....	13
I. Des caractéristiques hors du commun à l'origine d'une grande vulnérabilité	13
II. L'influence réciproque avec l'économie réelle, facteur d'exposition aux actes malveillants.....	14
A. Le transport aérien au cœur d'échanges de toute nature	14
B. Le transport aérien en quelques chiffres	16
1. Un secteur au cœur de la création de richesses.....	16
2. L'économie du transport aérien face au terrorisme.....	16
III. Un symbole de puissance étatique.....	17
Section 2 : Le transport aérien, un secteur particulièrement exposé aux acteurs malveillants	19
I. Le transport aérien, cible privilégiée des terroristes	20
II. Le transport aérien, vecteur de criminalité	21
III. La surexposition du transport aérien dans les médias au service des auteurs d'actes malveillants.....	22
Chapitre 2 : Le renforcement des mesures jusqu'à une sûreté aérienne maximale	24
Section 1 : Une hiérarchisation des limites au renforcement des mesures de sûreté aérienne	24
I. Une limite prioritaire : le développement économique du transport aérien	25
A. La maîtrise des coût des mesures de sûreté aérienne.....	25
B. Sûreté aérienne, facilitation et expérience passager.....	26
II. Une limite devenue secondaire : les libertés individuelles	27
Section 2 : Orientation stratégique de la sûreté aérienne	29
I. Un système de défense partagé.....	29
A. La sûreté aérienne, l'affaire de tous.....	30
B. Le système de défense en profondeur	31
II. L'incompatibilité de l'exigence du risque 0 et de la préservation des libertés individuelles	32
Titre 2 : Une approche basée sur l'analyse de risques en constante mutation.....	35
Chapitre 1 : Les risques au sol.....	35
Section 1 : Les risques côté ville	36
Section 2 : Les risques côté piste.....	37
I. Les risques aux passagers et aux installations aéroportuaires	38
II. Les risques aux aéronefs	39
Chapitre 2 : Les risques en vol.....	40
Section 1 : L'aéronef pris pour cible.....	40
I. La destruction et le détournement d'aéronef.....	40
II. L'indiscipline du passager	41
Section 2 : L'aéronef utilisé comme une arme.....	41
I. Une arme par destination	42
II. Le suicide du pilote	43
Chapitre 3 : une menace évolutive	44
Section 1: De nouvelles menaces identifiées.....	44
Section 2 : La difficulté d'anticiper les menaces au transport aérien.....	45
Partie II : Un renforcement progressif des mesures de sûreté aérienne et le recul inéluctable des libertés individuelles	47
Titre 1 : Historique du renforcement des mesures de sûreté aérienne.....	47

Chapitre 1 : Avant le 11 Septembre 2001, une lente progression du renforcement des mesures de sûreté aérienne	48
Section 1 : Un concept inconnu aux débuts de l'aviation civile.....	48
Section 2 : L'émergence de la sûreté aérienne	49
Chapitre 2 : La réactivité de la sûreté aérienne après le choc du 11 septembre 2001.....	50
Section 1 : Le renforcement et la multiplication des contrôles de sûreté aérienne.....	51
I. I. Articles prohibés et renforcement des moyens de détection électronique.....	51
II. II. Les fouilles et palpations de sécurité.....	52
Section 2 : Le cas particulier des scanners corporels.....	53
Titre 2 : La conciliation des mesures de sûreté aérienne et des libertés individuelles menacée par une actualité inquiétante.....	55
Chapitre 1 : Vers une surveillance de masse au service de la sûreté aérienne : l'exemple du PNR	55
Section 1 : Une mine d'informations inestimable pour les autorités	56
I. Un puissant outil commercial.....	56
II. Une exigence américaine résultant des attentats du 11 Septembre	57
Section 2 : La position de la France et de l'Union Européenne	59
I. Le système API-PNR français	59
II. La lente mise en place d'un PNR à l'échelle européenne.....	60
Chapitre 2 : De l'équilibre entre une sûreté aérienne ciblée mais égalitaire	63
Section 1 : De nouvelles mesures de sûreté ciblées applicables aux passagers	63
I. Le profiling, une mesure de sûreté encadrée	63
II. La no-fly list, une mesure réclamée en France par les professionnels.....	65
Section 2 : Un contrôle toujours plus poussé des personnels.....	66
I. L'accès au dossier médical des pilotes en discussion	66
II. Le renforcement du contrôle des personnels en ZSAR.....	68
Partie III : La relation entre sûreté aérienne et libertés individuelles : entre paradoxe et complémentarité.....	71
Chapitre 1 : Le renforcement des mesures de sûreté aérienne, une réponse toujours adaptée ?	71
Section 1 : De l'acte malveillant au recul des libertés individuelles : une responsabilité partagée.....	72
Section 2 : La préservation d'un idéal démocratique au prix d'un recul des libertés	74
Chapitre 2 : Un attachement variable aux libertés individuelles	75
Section 1 : Prouver à tout prix « qu'on n'a rien à cacher »	75
Section 2 : Les libertés individuelles malmenées par la société contemporaine	77
CONCLUSION.....	78

ANNEXE

Constitution du 4 octobre 1958

ARTICLE 66.

Nul ne peut être arbitrairement détenu.

L'autorité judiciaire, gardienne de la liberté individuelle, assure le respect de ce principe dans les conditions prévues par la loi.

Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789

Art. 1er. Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droits. Les distinctions sociales ne peuvent être fondées que sur l'utilité commune.

Art. 2. Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression.

Art. 4. La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui : ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres Membres de la Société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la Loi.

LE RENFORCEMENT DES MESURES DE SURETE AERIENNE ET LIBERTES INDIVIDUELLES : UNE IMPOSSIBLE CONCILIATION ?

Clélia GIRY

Dans un contexte marqué par une sombre actualité et une angoisse qui s'intensifie de jour en jour, des mesures visant à protéger les installations et la population de nouvelles menaces se déploient. Le transport aérien, cible privilégiée d'acteurs malveillants, n'échappe pas à la règle. Après une période d'accalmie, le renforcement des mesures de sûreté aérienne connaît aujourd'hui un regain particulièrement important. Les libertés individuelles, elles, s'en voient bien malmenées. A la lumière des défis qui s'imposent à la sûreté aérienne et de ses mécanismes, il s'agit d'éclairer le lecteur sur la relation à la fois complémentaire et paradoxale qu'elle entretient avec les libertés individuelles.

STRENGTHENING AVIATION SAFETY MEASURES AND INDIVIDUAL FREEDOMS : AN IMPOSSIBLE BALANCE ?

While news is going darker and anxiety is intensifying day after day, governments are enhancing measures aiming to protect facilities and citizens from new threats. Air transport, as an attractive target for malicious individuals, is no exception. After a few years rather quiet, the strengthen of aviation safety measures is relaunched, while individual freedoms are moving back. Threw aviation safety challenges and mechanisms, this essay aims to enlighten its reader about both complementarity and paradox of the interaction between aviation safety and individual freedoms.