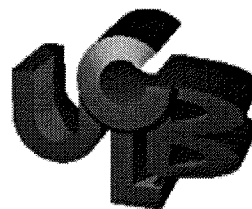




**ensib**  
Ecole Nationale Supérieure  
des Sciences de l'Information  
et des Bibliothèques



Université  
Claude Bernard  
Lyon I

**DESS Informatique Documentaire**

**Rapport de recherche bibliographique**

## **LA SURETE AEROPORTUAIRE**

**Aurélia GREFF**

Sous la direction de

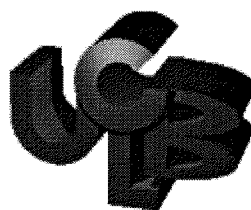
**Béatrice BOCQUET**

**Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon / Aéroport de Lyon-Satolas**

**Année 1997-1998**



**ensib**  
Ecole Nationale Supérieure  
des Sciences de l'Information  
et des Bibliothèques



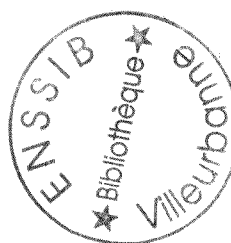
Université  
Claude Bernard  
Lyon I

**DESS Informatique Documentaire**

**Rapport de recherche bibliographique**

## **LA SURETE AEROPORTUAIRE**

**Aurélia GREFF**



Sous la direction de

**Béatrice BOCQUET**

**Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon / Aéroport de Lyon-Satolas**

**Année 1997-1998**

1998  
11  
11

# La sûreté aéroportuaire

Aurélia Greff

## Résumé

L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE demeure une cible privilégiée pour les attaques terroristes et criminelles, vu le fort impact médiatique que chaque attentat suscite.

Face à la permanence de cette menace, la **sûreté aéroportuaire** est au cœur de la vie d'un aéroport et nécessite d'importants moyens réglementaires, humains et matériels, présentés dans ce rapport.

## Mots-clés<sup>1</sup>

Aéroport, sûreté, mesure de sûreté, contrôle de sûreté, contrôle des personnes, contrôle d'accès, contrôle des bagages, réglementation.

## Abstract

THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION is still a prime target for terrorists and criminal attacks because of the enormous media attention given to every single incident. Because of this perpetual threat, tight **security** is a part of everyday life at airports across the world. This report shows the enormous human and material resources required to impose such strict regulations in an effort to combat any such attacks.

## Keywords

Airport, security, security measure, security control, passenger control, acces control, baggage control, regulation.

---

<sup>1</sup> Le thesaurus Pascal n'étant pas adapté à nos besoin, les descripteurs proviennent du vocabulaire d'indexation propre au Laboratoire d'économie des transports.

# TABLE DES MATIERES

|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>TABLE DES MATIERES .....</b>                                                      | <b>2</b>  |
| <b>METHODOLOGIE DE RECHERCHE .....</b>                                               | <b>4</b>  |
| <b>I - PREPARATION DE LA RECHERCHE.....</b>                                          | <b>5</b>  |
| <i>I - 1. Origine du projet .....</i>                                                | <i>5</i>  |
| <i>I - 2. Compréhension et délimitation du sujet .....</i>                           | <i>5</i>  |
| <i>I - 3. Sélection des sources d'information et des termes d'interrogation.....</i> | <i>6</i>  |
| <b>II - LES CENTRES DE DOCUMENTATION .....</b>                                       | <b>7</b>  |
| <i>II - 1. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).....</i>                | <i>7</i>  |
| <i>II - 2. Le Laboratoire d'Economie des Transports (LET) .....</i>                  | <i>7</i>  |
| <i>II - 3. Les Aéroports De Paris (ADP).....</i>                                     | <i>8</i>  |
| <i>II - 4. Les autres centres de documentation.....</i>                              | <i>8</i>  |
| <i>II - 5. Intérêt de cette démarche .....</i>                                       | <i>8</i>  |
| <b>III - LES CEDEROMS.....</b>                                                       | <b>9</b>  |
| <i>III - 1. Les bases de données juridiques .....</i>                                | <i>9</i>  |
| III - 1.1. Dalloz-Sirey cédérom : recueil.....                                       | 9         |
| III - 1.2. Lexilaser, Lois et Règlements .....                                       | 9         |
| III - 1.3. Lois et Décrets .....                                                     | 9         |
| III - 1.4. Unbis Plus .....                                                          | 10        |
| <i>III - 2. Les bases de données bibliographiques .....</i>                          | <i>10</i> |
| III - 2.1. Les bibliographies nationales .....                                       | 10        |
| III - 2.2. Global books in print plus - Bowker Whiterker .....                       | 11        |
| III - 2.3. DocThèse .....                                                            | 11        |
| <i>III - 3. Conclusion sur l'exploitation des cédéroms .....</i>                     | <i>11</i> |
| <b>IV - INTERNET.....</b>                                                            | <b>12</b> |
| <i>IV - 1. Les bases de données accessibles par Internet.....</i>                    | <i>12</i> |
| IV - 1.1. La banque de données SCAD .....                                            | 12        |
| IV - 1.2. Les bases de données d'OCLC .....                                          | 13        |
| <i>IV - 2. Les catalogues de bibliothèques.....</i>                                  | <i>15</i> |
| IV - 2.1. WorldPAC .....                                                             | 15        |
| IV - 2.2. ICAO library web catalog.....                                              | 15        |
| IV - 2.3. AAAE Airport Information Library .....                                     | 15        |
| <i>IV - 3. Les outils de recherche d'information.....</i>                            | <i>16</i> |
| <i>IV - 4. Remarques sur l'utilisation d'Internet .....</i>                          | <i>18</i> |

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| V - LES BASES DE DONNEES EN LIGNE : DIALOG .....                      | 18        |
| V - 1. La préparation de la recherche en ligne .....                  | 18        |
| V - 2. Sélection et interrogation des bases .....                     | 19        |
| V - 3. Conclusion sur Dialog.....                                     | 21        |
| VI - LA RECUPERATION DES DOCUMENTS PRIMAIRES .....                    | 22        |
| VII - ESTIMATION DU COÛT DE LA RECHERCHE .....                        | 22        |
| <b>SYNTHESE .....</b>                                                 | <b>25</b> |
| I - INTRODUCTION .....                                                | 26        |
| II - LE CADRE JURIDIQUE.....                                          | 27        |
| II - 1. Réglementation et structures internationales .....            | 27        |
| II - 1.1. Les conventions internationales relatives à la sûreté ..... | 27        |
| II - 1.2. L'Annexe 17 : un texte fondamental .....                    | 27        |
| II - 1.3. Les autres textes .....                                     | 28        |
| II - 1.4. L'action de l'IATA et de l'ACI .....                        | 28        |
| II - 2. Réglementation et structures nationales.....                  | 29        |
| II - 2.1. La réglementation française.....                            | 29        |
| II - 2.2. Les structures gérant la sûreté aéroportuaire .....         | 30        |
| II - 2.2.1. A l'échelle nationale .....                               | 30        |
| II - 2.3.1. A l'échelle aéroportuaire.....                            | 30        |
| III - LA MISE EN ŒUVRE DE LA SURETE AUX AEROPORTS .....               | 31        |
| III - 1. L'architecture aéroportuaire .....                           | 31        |
| III - 2. Le personnel contribuant à la sûreté aux aéroports .....     | 32        |
| III - 1.1. La DICCILEC.....                                           | 32        |
| III - 1.2. La Gendarmerie des Transports Aériens .....                | 32        |
| III - 1.3. La Douane.....                                             | 32        |
| III - 1.4. La formation du personnel .....                            | 32        |
| III - 2. Les contrôles de sûreté.....                                 | 33        |
| III - 2.1. Le traitement des passagers.....                           | 33        |
| III - 2.2. Le traitement des bagages .....                            | 34        |
| III - 2.3. Le contrôle des accès .....                                | 35        |
| IV - CONCLUSION.....                                                  | 35        |
| <b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>                                             | <b>36</b> |
| I - LA REGLEMENTATION .....                                           | 37        |
| I - 1. Réglementation internationale.....                             | 37        |
| I - 1.1. Documentation officielle .....                               | 37        |
| I - 1.2. Autres références .....                                      | 39        |
| I - 2. Réglementation française .....                                 | 39        |
| II - REFERENCES GENERALES .....                                       | 40        |
| III - DETECTION DES EXPLOSIFS ET CONTROLE DES BAGAGES.....            | 47        |
| IV - LE PERSONNEL, SA FORMATION ET SA GESTION .....                   | 52        |
| V - REFERENCES COMPLEMENTAIRES .....                                  | 53        |

# METHODOLOGIE DE RECHERCHE

CETTE PARTIE explique la démarche suivie pour cette recherche bibliographique concernant la sûreté aéroportuaire, de sa préparation à l'interrogation des différentes sources d'information retenues (centres de documentation, cédéroms, Internet, bases de données en ligne).

Une estimation du coût financier et temporel termine la méthodologie de recherche.

# **I - PREPARATION DE LA RECHERCHE**

---

## **I - 1. Origine du projet**

TOUTE RECHERCHE documentaire a pour point initial un besoin d'information et cette recherche s'inscrit dans cette logique. Elle répond au besoin d'information de Béatrice Bocquet, documentaliste à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon / Aéroport de Lyon-Satolas et commanditaire de cette étude. Jusqu'ici, il n'y avait pas de centre de documentation à l'aéroport et l'information se trouvait dispersée au sein des différents bureaux. Béatrice Bocquet a pour mission de constituer ce centre de documentation. Pour l'y aider, elle nous a donc proposé un sujet d'étude portant sur la **sûreté aéroportuaire** lui permettant d'avoir une base de références bibliographiques facilement exploitables

## **I - 2. Compréhension et délimitation du sujet**

LA PREMIERE ETAPE avant d'entreprendre les recherches à proprement parler fût bien évidemment de cerner et de comprendre ce que recouvrait le thème de la sûreté aéroportuaire, afin d'éviter toute confusion quant aux différents aspects intervenant dans ce domaine. Étape d'autant plus utile que le concept de sûreté est souvent confondu avec celui de sécurité.

Le terme de *sécurité* concerne les normes de fabrication, d'utilisation et d'entretien des avions, la formation des équipages (pilotes, mécaniciens navigants...), le contrôle de la circulation aérienne (décollage, atterrissage...), l'aménagement et l'entretien des pistes... En un mot, la sécurité peut se traduire comme la protection contre un accident.

La *sûreté*, quant à elle, est consacrée à la prévention des actes de malveillance, et peut se définir comme étant la « combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite »<sup>2</sup>.

Cette confusion entre sécurité et sûreté est accentuée par le vocabulaire anglais dans lequel sécurité se traduit par *safety* et sûreté par *security*.

Ces notions une fois éclaircies, nous avons délimité le cadre du sujet avec Béatrice Bocquet. La sûreté aéroportuaire a été envisagé de façon très globale :

- la réglementation en matière de sûreté, sans aucune limite temporelle en ce qui concerne les grands traités ou grandes conventions internationales. Cet aspect avait beaucoup d'importance dans la recherche, et les références juridiques spécifiques à un pays, hormis la France, ne nous intéressaient pas. De même, l'exhaustivité en matière juridique concernant la France ne constituait pas l'objectif à atteindre,

---

<sup>2</sup> Pascal CAMBOURNAC. *Dictionnaire du transport aérien*. Paris : Les presses de l'ITA, 1993. 136 p.

- les moyens humains et matériels permettant d'assurer la sûreté, sur les sept ou huit dernières années, en privilégiant les références les plus récentes et en excluant les documents extrêmement techniques et pointus concernant le fonctionnement des matériels de contrôle (rayon x...),
- les documents devant être exploitables facilement, une limite linguistique a été introduite : français et anglais uniquement,
- le mode et les problèmes de financement des moyens de sûreté étaient exclus.

### **I - 3. Sélection des sources d'information et des termes d'interrogation**

LA DEUXIEME ETAPE consista à déterminer les sources d'information potentielles (organismes, banques de données...) et le vocabulaire, en français et en anglais, pouvant servir à l'interrogation de ces sources d'information. Pour ce faire, un article donné par Béatrice Bocquet a permis d'avoir quelques éléments à propos du vocabulaire en usage pour ce qui est du français, et le dictionnaire du transport aérien<sup>3</sup>, comportant un lexique français/anglais, nous a donné les équivalents anglais d'un certain nombre de termes français. Ce vocabulaire s'est ensuite enrichi en fonction des documents trouvés. Voici les termes se rapportant à notre sujet d'étude :

- \* aéroport, sûreté, sûreté aéroportuaire, mesures de sûreté, réglementation, législation, contrôles des bagages, contrôle des passagers, contrôle des accès, terrorisme
- \* airport, security, airport security, security measures, regulation, rules, screening, luggage/baggage control, explosive detection, passengers control, acces contrôl terrorism

Identifier les sources d'information susceptibles d'être intéressantes se traduit de plusieurs façons :

- répertorier les organismes, associations... intervenant dans ce domaine,
- répertorier les universités et centres de formation assurant des formations dans le domaine de l'aviation, des transports en général, pour consulter leur centre de documentation,
- lister les banques de données sur cédérom ou en ligne (en l'occurrence sur le serveur Dialog) dans le contenu s'approche de nos besoins.

L'exploitation de ces différentes sources d'information ne s'est pas effectuée chronologiquement, mais elles furent interrogées en parallèle, en fonction des contraintes temporelles et matérielles (jours et heures d'ouverture des centres de documentation, accès au serveur Dialog, aux cédéroms...)

---

<sup>3</sup> ibid.



## II - LES CENTRES DE DOCUMENTATION

---

### II - 1. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

CONTACTER la Direction Générale de l'Aviation Civile nous est apparu d'emblée comme une démarche incontournable. Le centre de documentation du Service Technique des Bases Aériennes a accepté de nous renseigner et d'effectuer une recherche sur sa base de données interne. Il nous était impossible de nous y rendre pour y effectuer nous-même l'interrogation. La recherche sur la base a porté sur le seul descripteur *sûreté aéroportuaire* et la documentaliste a choisi de limiter la recherche aux années 1996 et 1997, bien que nous lui ayons demandé une période plus étendue. Une quinzaine de références nous ont été fournies, comprenant des articles de périodiques et des ouvrages édités par la DGAC, dont une seule n'a pas été conservée dans la bibliographie finale.

### II - 2. Le Laboratoire d'Economie des Transports (LET)

LE LABORATOIRE d'économie des transports étant implanté à Lyon, nous avons pu nous y rendre. Normalement, son centre de documentation fonctionne en libre service pour les chercheurs de l'équipe uniquement, mais les documentalistes donnent assez facilement une autorisation d'accès. Le centre de documentation compte actuellement environ 14 000 ouvrages et 180 titres de périodiques, principalement dans les domaines de l'économie des transports et de l'aménagement du territoire.

Une base de données bibliographiques, **LETADOC**, est alimentée par le personnel du centre et contient les références :

- ↳ de tous les ouvrages « transports » parus et acquis par le centre depuis 1984,
- ↳ d'articles « transports » de périodiques,
- ↳ d'un certain nombre de références à des ouvrages non détenus par le centre mais susceptibles d'être obtenus auprès d'organismes extérieurs sur demande.

Il est possible d'interroger cette base par mots-clés thématiques ou géographiques, plan de classement, auteur, date de publication, premiers mots du titre. Pour notre sujet, nous avons choisi d'effectuer une recherche par mots-clés thématiques. Pour cela, nous avons exploité le vocabulaire d'indexation mis à notre disposition pour être sûr d'utiliser les bons descripteurs, dans leur bonne forme, ainsi que tous ceux susceptibles de couvrir notre thème. Les descripteurs retenus furent : *aéroports*, *sûreté*, *sûreté aérienne*, *mesure de sûreté*, *contrôle de sûreté*, *contrôle des bagages*, *contrôle des personnes*, *contrôle d'accès*, limités à partir de 1989. Cette interrogation a eu comme résultat une trentaine de références, quasiment toutes pertinentes.

Les recherches au LET, auxquelles s'ajoute le temps passé à photocopier les références intéressantes pour la synthèse, ont pris une demi-journée.

## **II - 3. Les Aéroports De Paris (ADP)**

MADAME BOCQUET nous avait signalé, lors d'un entretien, que seuls les Aéroports De Paris sont dotés d'une structure documentaire en France. Nous avons donc décidé de les contacter et la documentaliste accepta de nous fournir des références, ce dont nous les remercions puisque le centre de documentation n'est pas ouvert au public et se trouve réservé pour les besoins internes des Aéroports de Paris. Nous avons ainsi obtenu une dizaine de références, mais le critère d'interrogation de leur base nous est inconnu.

## **II - 4. Les autres centres de documentation**

L'ACADEMIE NATIONALE de l'Air et de l'Espace avait été retenue comme source potentielle d'information, au vue de la formation qu'elle propose. L'académie étant situé à Toulouse, il nous était impossible de nous y rendre et nous sommes donc passés par l'intermédiaire de la documentaliste du centre. Après une recherche parmi les ouvrages de leur bibliothèque, il s'est avéré qu'aucun ne développait ce sujet. Seule une publication de l'ANAE pouvait être citée, mais elle ne détaillait pratiquement pas les aspects concernant la sûreté.

D'autres centres de documentation furent sollicités, en fonction de leur domaine d'activité, mais ces contacts ne furent pas fructueux non plus. Nous les citons ici pour rendre compte de la démarche dans son ensemble, aussi bien dans ces réussites que dans ces « échecs ». Les organismes contactés furent l'Institut National de Recherche sur le Transport et la Sécurité (INRETS), le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (CERTU), l'Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien (IFURTA).

Prendre contact avec tous les centres de documentation (par téléphone et par écrit) nous a pris environ deux heures (le LET étant exclus de cette estimation bien entendu).

## **II - 5. Intérêt de cette démarche**

CONTACTER ces différents centres de documentation a été très précieux pour notre recherche. Pratiquement toutes les références obtenues par ce biais ont été conservées et beaucoup furent récupérées pour rédiger la synthèse. Ce constat n'est guère surprenant, puisqu'il est évident qu'un centre de documentation spécialisé soit le lieu le plus approprié. Notons également que quasiment toutes les références étaient en français, et qu'il y avait déjà des doublons.

## III - LES CEDEROMS

---

### III - 1. Les bases de données juridiques

POUR RETROUVER l'information relative aux aspects législatifs et réglementaires de la sûreté, nous avons d'abord fait appel à des outils documentaires spécialisés. Le lieu le plus adéquat pour y effectuer ces recherches était bien entendu la bibliothèque universitaire de droit de Lyon 3, où nous y avons consacré une demi-journée.

#### III - 1.1. Dalloz-Sirey cédérom : recueil

CE CEDEROM, mis à jour trimestriellement, contient l'intégralité du contenu du recueil Dalloz-Sirey, revue hebdomadaire de droit général français et communautaire, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1990. Son contenu est divisé en quatre bases : doctrine, jurisprudence, législation, bibliographie, et sa mise à jour est trimestrielle. Nous avons consulté cette base sur les conseils de la bibliothécaire de la bibliothèque universitaire de droit de Lyon 3.

Les termes de la requête *aéroport\* ET sûreté* ont porté sur le texte intégral, mais très peu de références ont été récupérées et aucune n'a été conservée.

#### III - 1.2. Lexilaser, Lois et Règlements

LEXILASER rassemble les 50 000 lois, décrets, arrêtés, circulaires parus au Journal Officiel depuis 1980, ainsi que les documents originaux publiés dans les 14 Bulletins Officiels ministériels. (Mise à jour semestrielle).

La recherche fut effectuée sur les mots du texte avec l'équation *aéroport\* ET sûreté*, équation qui nous fournit 54 références, mais dont deux seulement furent conservées, toutes les autres (ou presque) correspondant à la taxe de sûreté sur les aéroports, hors sujet.

#### III - 1.3. Lois et Décrets

CE CEDEROM constitue la version électronique du quotidien du même nom et donne accès aux images de toutes les pages de celui-ci. Les références et les textes sont accessibles de trois façons différentes :

- ↳ par les références du Journal Officiel (date de parution, n° de page ou de journal),
- ↳ par la table chronologique (recherche par les références des textes),
- ↳ par la table analytique (recherche par thème à partir d'un mot ou d'une expression).

Ne connaissant pas les références des textes, la recherche fut effectuée par l'intermédiaire de la table analytique. Celle-ci peut être consultée librement ou de manière guidée, solution pour laquelle nous avons opté, n'ayant pas de connaissances préalables en droit.

Nous avons interrogé ces cédéroms (un cédérom ne couvre pas plusieurs années) par le terme *aéroport*, ce qui nous a renvoyé vers l'expression *aviation civile*. De là, une liste de descripteurs est suggérée, parmi lesquels l'expression *contrôle de sécurité et de sûreté*, ce qui correspond parfaitement à notre recherche. Pour illustration, le cédérom Lois et décrets de 1996 a donné pour ce descripteur deux références, toutes deux pertinentes : l'une portant sur le contrôle de sûreté des aérodromes, l'autre sur le contrôle du fret et des colis postaux. De là, un simple « clique » sur le numéro de la page où se trouve le document permet de voir s'afficher le texte intégral (il s'agit d'une image scannée de la ou des pages concernées du Journal Officiel), texte qu'il est ensuite possible d'imprimer.

### **III - 1.4. Unbis Plus**

UNBIS PLUS, réalisé avec l'ONU et mis à jour trimestriellement, offre un accès à tous les documents et publications officielles de l'organisation et à ceux acquis par les bibliothèques de New York city et de Genève. Il s'agit de bases de données à la fois bibliographiques, factuelles et textuelles. Les débats, résolutions et séries documentaires constituent d'autres bases qui, réunies sur un même disque, possèdent des liens avec les premières.

Nous avons d'abord interrogé Unbis Plus par le champ *subject* = *aviation security*, terme qui se trouvait proposé lors de la consultation du thesaurus. En résultat, nous avons obtenu 21 références, correspondant toutes à notre sujet mais que nous n'avons pas retenu dans leur très grande majorité, car elles étaient beaucoup trop spécifiques. La plupart relataient la situation d'un aéroport ou d'un pays particulier, notamment des pays ayant des problèmes de guerre civile ou de terrorisme.

Une autre recherche a porté sur le champ *subject keyword* = *airport\* AND security*, qui donna 42 références en réponse, pour lesquelles nous avons retrouvé la même situation que précédemment.

### **III - 2. Les bases de données bibliographiques**

LA LIMITE linguistique étant le français et l'anglais, nous avons choisi de consulter deux bibliographies nationales, la BNF et la BNB, puis Global books in print. Afin de connaître les éventuelles thèses dans ce domaine, nous avons terminé l'interrogation des cédéroms par DocThèse.

#### **III - 2.1. Les bibliographies nationales**

LE CEDEROM Bibliographie Nationale Française contient les références de livres, publications en série et documents électroniques de 1970 à juin 1997. L'équation posée en mode de recherche expert *ms* = *aéroport\* ET ms* = *surete* a eu pour résultat deux références, très intéressantes.

Bien que le cédérom de la British National Bibliography possédé par la bibliothèque de l'Enssib ne couvre que la période de 1986 à 1994, nous l'avons tout de même interrogé,

avec l'équation *Kw=airport\* AND Kw=security*. Quatre références seulement constituèrent la réponse.

**III - 2.2. Global books in print plus - Bowker Whiterker**

CETTE BASE de données, mise à jour mensuellement, contient plus de deux millions de notices couvrant tous les titres de livres disponibles, les prochaines parutions, les éditeurs et distributeurs en langue anglaise publiés à travers le monde. Elle est constituée à partir de six bases de données, dont *Bowker's Book in print* (1,2 millions d'entrées sur les États-Unis) et *Whitaker & Son's Bookbank* (680 000 entrées sur le Royaume-Uni). Aux mots-clés *kw=airport\* AND kw=security* correspondaient huit références, toutes pertinentes.

**III - 2.3. DocThèse**

DOCTHESE, comme son nom l'indique, répertorie les thèses de doctorat soutenues en France depuis 1972 et jusqu'à la fin du mois de novembre 1997. La consultation s'effectua par tentatives successives :

| Equations de recherche                    | Résultats                   |
|-------------------------------------------|-----------------------------|
| mots-clés <i>aéroport* ET surete</i>      | aucune référence            |
| <i>aéroport* ET control*</i>              | deux références, hors sujet |
| mots du résumé <i>aéroport* ET surete</i> | aucune référence            |

Aucune thèse française n'a porté sur ce sujet.

**III - 3. Conclusion sur l'exploitation des cédéroms**

LA RECHERCHE des références concernant la réglementation s'est avérée dans l'ensemble très décevante et nous avons rapidement compris pourquoi en approfondissant notre connaissance du sujet. En effet, les documents essentiels dans le domaine de la sûreté aéroportuaire sont souvent confidentiels. Les grands principes se retrouvent dans le Code de l'Aviation Civile pour la France et les conventions internationales, mais ce qui régit surtout la réglementation se trouve dans le Programme National de Sûreté, document confidentiel donc non cité dans les bases de données. En ce qui concerne les autres cédéroms interrogés, le résultat est mitigé. Les références étaient certes pertinentes, mais peu nombreuses et elles ont été quasiment toutes retrouvées par la suite, notamment en exploitant les bases de données sur Internet et Dialog. Si nous avions su qu'il nous serait possible d'accéder aux bases de données d'OCLC, la BNB et

Global Books in print n'aurai pas été retenues. Mais à ce stade de la recherche, nous l'ignorions.

## IV - INTERNET

---

### IV - 1. Les bases de données accessibles par Internet

#### IV - 1.1. La banque de données SCAD

L'UNION EUROPEENNE étant identifiée comme une source potentielle d'information, notamment pour sa diffusion des règlements européens, nous avons consulté son site sur Internet<sup>4</sup> et en particulier interrogé la banque de données SCAD<sup>5</sup>, dont l'accès est libre. Nous nous permettons de présenter plus longuement cette base que les autres, car celle-ci est particulièrement intéressante, facilement accessible et trop peu connue à notre avis. SCAD est une base de données bibliographiques et textuelles qui contient les références de plus de 250 000 documents répartis en 4 secteurs.

- ✓ Secteur A : **actes communautaires**. Ce secteur contient la *législation communautaire* : règlements, décisions, directives du Conseil et de la Commission (JO série L); les *actes préparatoires* : propositions et communications de la Commission (Doc. COM), résolutions du Conseil, décisions, avis du Parlement européen, du Comité économique et social, et du Comité des régions, rapports de la Cour des Comptes (JO série C) ; les *documents de séance* du Parlement européen publiés dans la série A (Parlement européen).
- ✓ Secteur B : **publications des Institutions européennes**. Ce secteur contient les *publications officielles* des Institutions européennes et les *documents publiés*. Les publications peuvent appartenir à des collections ou à des séries (Documentation européenne, Le dossier de l'Europe) ou être des périodiques (Europe sociale, Economie européenne).
- ✓ Secteur C : **articles de périodiques**. Le secteur C contient les *articles de presse* qui traitent des activités communautaires et des domaines ayant une incidence communautaire (droit international, conventions internationales...). La sélection s'effectue à partir du dépouillement d'environ 1500 périodiques provenant du monde entier.
- ✓ Secteur D : **prises de position et avis des partenaires sociaux**. Le secteur D contient les *avis* ou les *prises de position* des associations patronales, des groupements syndicaux et des organisations professionnelles sur un document de la Commission ou sur une politique communautaire.

---

<sup>4</sup> <http://www.europa.eu.int>

<sup>5</sup> <http://europa.eu.int/scad/>

Une rubrique spéciale permet de consulter les documents les plus récents sur certains sujets d'actualité relatifs aux activités de l'Union européenne, et un tableau permet de connaître la date de la dernière mise à jour et les références des derniers Journaux officiels introduits.

| Critères de recherches                                      | Résultats<br>(en réf.) | Remarques                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| mots clés<br><i>aéroport+ AVEC sûreté</i>                   | 0                      | Constatant que les recherches avec le terme sûreté ne donnaient aucun résultat, nous avons testé le terme sécurité, parfois confondu                          |
| mots du titre ou du texte<br><i>aéroport+ AVEC sûreté</i>   | 0                      |                                                                                                                                                               |
| mots clés<br><i>aéroport+ AVEC sécurité</i>                 | 13                     | la visualisation des résultats a confirmé notre hypothèse : la notion de sûreté n'était pas distinguée de celle de sécurité. Trois références furent retenues |
| mots du titre ou du texte<br><i>aéroport+ AVEC sécurité</i> | 21                     |                                                                                                                                                               |
| mots clés<br><i>aéroport+ AVEC terrorisme</i>               | 6                      | Deux références étaient pertinentes.                                                                                                                          |

#### IV - 1.2. Les bases de données d'OCLC

PENDANT DEUX MOIS, OCLC offrait la possibilité d'interroger gratuitement ses services documentaires via le Web à des fins d'évaluation de ses produits. Nous en avons donc profité pour effectuer des recherches.

FirstSearch offre un accès à une soixantaine de bases de données, regroupées par catégories, dont *conferences & Proceedings* tout d'abord exploité.

##### ➤ Proceedings

Cette base de données contient plus de 19 000 citations de chaque congrès, symposium, conférence, exposition, atelier de travail... reçu à la British Library d'octobre 1993 à nos jours (mise à jour mensuelle).

Les critères d'interrogation *subject (Keyword) = airport\* AND subject (Keyword) = security* ne donnant aucune réponse, nous avons élargi notre demande grâce à la simple interrogation *subject (Keyword) = airport\**, mais ne le résultat ne fut guère intéressant : 14 références dont une conservée.

➤ **PaperFirst**

La consultation de Proceedings n'étant pas satisfaisante, nous avons décidé d'effectuer nos recherche sur PaperFirst qui détaille plus de 580 000 communications inclus dans les documents présentés dans la base Proceedings.

| Critères d'interrogation                                               | Nombre de références |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <i>subject (Keyword) = airport* and subject (Keyword) = security</i>   | 0                    |
| <i>subject (Keyword) = airport*</i>                                    | + de 700             |
| <i>subject (Keyword) = airport* and title(exact phrase) = security</i> | 86 dont 15 retenues  |

➤ **WorldCat**

Elle couvre plus de 36 millions de références tous supports confondus enregistrées par les bibliothèques membres d'OCLC (mise à jour quotidienne).

Ayant l'expérience des bases précédentes, nous avons directement exploité l'équation *subject (Keyword) = airport\* AND subject Hdgs (exact phrase) = security measures* (terme obtenu en visualisant l'index).

Ce fut la base de données la plus pertinente des trois, avec une vingtaine de références apparaissant dans la bibliographie finale.

L'interrogation des bases de données mises à disposition sur le web par OCLC s'est poursuivie avec les bases suivantes, dont nous donnons un bref descriptif dans le tableau ci-dessous. Les équations de recherche ne sont pas à nouveau détaillées puisqu'il s'agit à très peu de chose près des mêmes que précédemment.

| Nom de la base              | Contenu                                                                                         | Mise à jour  | Réf. pertinentes |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------|
| <b>Books in print</b>       | recense les livres disponibles, épuisés et à paraître de plus de 44000 éditeurs Nord Américains | hebdomadaire | 7                |
| <b>Periodical Abstracts</b> | dépouille environ 1 500 titres de périodiques depuis 1987                                       | hebdomadaire | 12               |
| <b>NetFirst</b>             | contient une variété de ressources Internet accessibles par le Web                              | mensuelle    | Aucune           |



## IV - 2. Les catalogues de bibliothèques

### IV - 2.1. WorldPAC

PAR LE SITE de la Federal Aviation Administration (FAA), et plus précisément le site du William J. Hugnes Technical center, *WorldPAC : The technical center's library catalog on the World Wide Web*<sup>6</sup> est consultable. Celui-ci s'interroge par auteurs, titres ou sujets, puis en sélectionnant ses termes dans une liste alphabétique. Nous avons visualisé les réponses pour l'interrogation par subject des descripteurs suivants : *airports--security measure*, *Airports--law and legislation* et *Airports--baggage handling*. Parmi les références obtenues, beaucoup ont été éliminées par leur date de publication ou leur trop grande technicité.

### IV - 2.2. ICAO library web catalog<sup>7</sup>

LA BIBLIOTHEQUE de l'Organisation de l'Aviation Civile International est responsable de la gestion de la collection complète des documents de l'OACI et de leur mise à disposition. En plus de ces documents, la bibliothèque possède d'autres ouvrages et journaux relatifs à son domaine, ainsi que des documents de l'ONU. Aux critères de recherche *LC Subject = airport\* AND LC Subject = security* correspondaient 36 références, dont la majorité a été retenue (mais une partie d'entre elles étaient déjà connues).

Nous en avons également profité pour interroger le **Catalog of audio-visual training aids**, pour sa partie « Aviation security », mais aucune vidéo n'a été retenue, sachant qu'elles dataient toutes des années 80, ainsi que le **Catalog of ICAO publication for sale**, où sont repris entre autres les conventions et protocoles. L'apport de ce catalogue fut indéniable : il nous a enfin permis de trouver les références des conventions internationales, connues jusqu'ici par l'intermédiaire d'articles dans lesquels elles étaient citées.

### IV - 2.3. AAAE Airport Information Library<sup>8</sup>

AAAE Airport Information Library est accessible sur le site Airportnet, site officiel de l'American Association of Airport Executive et l'International Association of Airport Executive. Cette bibliothèque est maintenue par l'AAAE en tant que service pour ces membres. Elle représente une des sources « d'autorité » ayant des informations sur le management des aéroports.

N'ayant pas de recherche avancée, les termes *airport security*, reliés par l'opérateur booléen *AND* par défaut ont servi à l'interrogation. Le nombre de références paraissait

---

<sup>6</sup> <http://www.tc.faa.gov/its/worldpac/ENG/wphome.htm>

<sup>7</sup> <http://WWW.CAM.ORG/~icao/>

<sup>8</sup> <http://www.airportnet.org/cgi-win/library/library.exe>

intéressant (45) mais seulement 6 convenaient uniquement pour une question de date. De plus, les résultats étaient très peu détaillés (titre, auteur, date, pagination) et les documents au complet ne sont consultables que par les membres. La pauvreté de cette base au niveau de ses possibilités d'interrogation, de son contenu et du détail des résultats nous a déçue.

## IV - 3. Les outils de recherche d'information

INTERNET, est-il besoin de le rappeler, est une gigantesque source d'informations dispersées partout dans le monde. Accéder à ces informations nécessite de les localiser auparavant, soit par l'intermédiaire de guides ou listes créés manuellement, soit par des moteurs de recherche.

Le premier outil exploité fut **The Argus Clearinghouse**<sup>9</sup>, répertoriant plus de 200 guides thématiques couvrant l'ensemble des connaissances. Seul un guide, *Notam*<sup>10</sup>, correspondait au descripteur *airport\**, mais ce guide s'avéra que très modérément utile par rapport à notre sujet.

Notre recherche étant précise, les moteurs de recherche étaient à priori les plus adaptés, mais nous avons tout de même souhaité effectuer un test avec un annuaire, en l'occurrence **Yahoo**<sup>11</sup>, dont voici le principe d'interrogation :

### En utilisant le système des catégories

#### Recreation

- ➡ Aviation (1193)
  - ➡ search *security* only in Aviation
  - ➡ 3 sites, sans intérêt pour ce sujet

### En effectuant une recherche générale

*airport security* avec l'option *Matches on all words (AND)*

- ➡ 6 sites, concernant des entreprises fabriquant du matériel de sûreté, sans intérêt

Le résultat étant nul, nous n'avons plus recouru qu'à des moteurs.

Aucun moteur ne couvre exhaustivement la totalité du Web et les techniques d'indexation des pages varient selon les robots d'indexation de chacun des moteurs. C'est pourquoi il vaut mieux ne pas se contenter d'exploiter un seul d'entre eux, règle que nous avons appliqué.

**Alta Vista** est un moteur quasiment « incontournable ». L'interrogation s'est faite uniquement avec le mode avancée, avec deux stratégies différentes. Sachant qu'Alta Vista possède une base de données énorme, à chaque requête un peu large, on se retrouve noyé

---

<sup>9</sup> <http://www.clearinghouse.net>

<sup>10</sup> <http://www.notam.com>

<sup>11</sup> <http://www.yahoo.com>

sous la masse des réponses (souvent plusieurs centaines). Nous avons donc délibérément choisi d’être restrictif :

| Démarche de recherche                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Résultats (nb de pages) |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <i>title : airport* AND title : security</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 128                     |
| <i>(airport* NEAR security) AND passenger* AND control* AND screening</i> , équation ensuite reformulée grâce à l’option <i>refine</i> , en incluant deux des suggestions :<br>✓ 28 % FAA, aviation, airports, airport, passenger, luggage, airline, passengers<br>✓ 25 % baggage, screening, explosive, security, detection, aircraft | 208                     |

**Infoseek** fut le deuxième moteur utilisé. La démarche de recherche est représentée dans le tableau ci-dessous.

| Critères de recherche                              | Nombre de pages |
|----------------------------------------------------|-----------------|
| title:airport +security +screening                 | 307             |
| "airport security" +baggages +passengers           | 2 640           |
| title:airport title:security +baggages +passengers | 206             |
| title:airport +title:"security measures"           | 3               |

Enfin, troisième et dernier moteur exploité, **OpenText**, dont l’option *Pover Search* nous a donné les résultats suivants :

- ⇒ *airport security within Title* 12 URL
- ⇒ *airport within summary AND security within summary* 114 URL

Il est évident que toutes les pages retournées en réponse n’étaient pas visualisées. Une première sélection était faite sur le titre et les quelques lignes de texte. De plus, chaque moteur présentant les réponses par ordre de « pertinence », même si ceci doit être pris avec beaucoup de prudence, seuls les 30-40 premiers résultats étaient visualisés.

## **IV - 4. Remarques sur l'utilisation d'Internet**

INTERNET fut une source d'information particulièrement intéressante, surtout pour l'exploitation des bases de données et des catalogues de bibliothèque. Notamment, l'opportunité offerte par OCLC de pouvoir interroger gratuitement ses services documentaires fut très largement appréciable pour l'avancée de notre recherche.

Le site de l'OACI, extrêmement riche en information, est quant à lui un site incontournable pour toute recherche concernant l'aviation.

Par contre, peu de documents consultables en ligne ont été retenus. La majorité des informations provenant des Etats-Unis, une partie d'entre elles était beaucoup trop axée sur ce pays pour être réellement exploitable dans le cadre de cette recherche, et d'autre part, plusieurs sites n'étaient que de la publicité pour des entreprises fabricantes d'équipements de sûreté. C'est pourquoi seulement 13 documents consultables gratuitement sur internet apparaissent dans la bibliographie.

La richesse du réseau provient aussi normalement de la possibilité de communiquer et d'échanger des informations. Nous avons donc envoyé un message à deux listes de discussion, mais les réponses ne nous ont rien apporté, à l'OACI ainsi qu'à une entreprise américaine fabricante de matériels (Société Exigent), qui nous a envoyé de la documentation sur leurs produits. Cependant, ces contacts ne furent guère fructueux.

## **V - LES BASES DE DONNEES EN LIGNE : DIALOG**

---

### **V - 1. La préparation de la recherche en ligne**

LA CONSULTATION des banques de données en ligne fut l'une des dernières étapes de notre recherche. Leur consultation nécessite au préalable de bien connaître le sujet et de bien cerner les termes des requêtes. Les bases de données en ligne sont relativement onéreuses et on ne peut donc pas se permettre de « tâtonner » ou de faire des recherches approximatives sur Dialog (ou sur tout autre serveur). Des recherches mal préparées sur un cédérom engendre uniquement une perte de temps (ce qui est déjà beaucoup en soi) mais sur un serveur tel que Dialog s'ajoute une perte financière non négligeable : il s'agit donc d'optimiser le temps de la recherche. Cela étant, les équations de recherche sont, dans notre cas, très simples et au vu des résultats, il ne s'est jamais avéré nécessaire de les changer.

La démarche d'interrogation de ces bases de données peut se décomposer en quatre étapes, dont deux ont eu lieu connecté :

- ✓ déterminer les bases à consulter,
- ✓ mettre au point la requête à poser, et envisager des requêtes de « rechange » en cas d'échec de la première. Pour cela, connaître les modes d'interrogation de la ou des bases sélectionnées est essentiel. Afin de savoir leur couverture, leur

structuration, le langage documentaire utilisé..., nous avons recourus aux fiches techniques, nommées *Bluesheet*, mises à disposition sur le site Web de Dialog<sup>12</sup>,

- ✓ procéder à l'interrogation en ligne de chacune des bases,
- ✓ analyser les références obtenues.

## V - 2. Sélection et interrogation des bases

PLUSIEURS SESSIONS furent nécessaires pour l'interrogation de Dialog, la première étant consacrée à Dialindex. En effet, pour nous aider à sélectionner les bases de données les plus pertinentes, nous avons recourus à Dialindex, index central des bases de données Dialog qui permet de comparer le nombre d'enregistrements en réponse à une équation de recherche parmi un groupe de bases de données. Dialindex est divisé en « supercatégories » et en « subject categories », dont nous en avons extraites deux :

- \* Defense and Aerospace Industry DEFBUS
- \* Defense and Aerospace Technology DEFTECH

La requête *airport?/de AND security/de* nous a permis de retenir les bases à priori les plus pertinentes. Une fois relevées les bases les plus prometteuses, nous avons quitté Dialog pour consulter leur BlueSheet sur le Web. Parmi elles se trouvaient cinq bases, présentées dans le tableau suivant.

| Nom de la base               | N°  | Description                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Mise à jour |
|------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>Aerospace Database</b>    | 108 | version « en ligne » de deux publications papiers, <i>International Aerospace Abstracts</i> (IAA) et <i>Scientific and Technical Aerospace Reports</i> (STAR), qui fournissent des informations d'une couverture bibliographique mondiale de la littérature scientifique et technique, que celle-ci soit publiée ou non. Elle couvre plus de 1 600 périodiques. | Bimensuelle |
| <b>KR Defense Newsletter</b> | 264 | contient des documents « full-text » qui fournissent des informations concises sur les compagnies, les produits, les marchés et les technologies. Elle couvre aussi la réglementation.                                                                                                                                                                          | Quotidienne |

<sup>12</sup> <http://www.krinfo.com/dialog/databases/netcape1.1/bln.html#Contents>

| Nom de la base                                                     | N°  | Description                                                                                                                                                                                                                                                                           | Mise à jour  |
|--------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>McGraw-Hill<br/>Publication Online.</b>                         | 624 | contient les textes complets de plus de 30 périodiques publiés par McGraw-Hill, couvrant une variété de sujets, dont l'aviation avec des périodiques tels que <i>Aerospace Daily</i> , <i>Aviation Daily</i> , <i>Airports...</i>                                                     | Hebdomadaire |
| <b>PTS<br/>Aerospace/Defense<br/>Markets &amp;<br/>Technology</b>  | 80  | contient des articles « full-text » et des résumés couvrant tous les aspects de l'industrie aérospatiale mondiale et tous les principaux journaux dans les domaines de l'aérospatial et de la défense, comme <i>Airline business</i> , <i>Aviation week &amp; Space technology...</i> | Quotidienne  |
| <b>Wilson Applied<br/>Science and<br/>Technology<br/>Abstracts</b> | 99  | fournit une couverture de plus de 400 publications scientifiques et techniques de langue anglaise auxquels s'ajoutent des références de publications d'autres langues.                                                                                                                | Hebdomadaire |

L'équation de recherche appliquée à ces bases fut à peu de chose près identique pour les cinq, à savoir *airport/?de AND security/de AND py>1994*, sauf pour les bases McGraw-Hill Publication Online et KR Defense Newsletter, puisqu'elles ne permettent pas la recherche sur les descripteurs. Dans ce cas, l'interrogation a porté sur le titre (et pas sur le texte intégral pour éviter un nombre excessif de réponses, réponses surtout composées de « bruit »).

Bien que la limite temporelle de notre sujet soit plus large, priorité était donnée aux références relativement « récentes » (3-4 ans au plus). L'intérêt de Dialog était donc de cibler sur celles-ci. Voici pour exemple les résultats obtenus avec deux bases :

| File 624:McGraw-Hill Publications 1985-1998<br>(c) 1998 McGraw-Hill Co. Inc |                                             |                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Set                                                                         | Items                                       | Description                                |
|                                                                             | ---                                         | -----                                      |
|                                                                             | ?ss airport/?ti and security/ti and py>1994 |                                            |
|                                                                             | S1                                          | 10857 AIRPORT/?TI                          |
|                                                                             | S2                                          | 1764 SECURITY/TI                           |
|                                                                             | S3                                          | 281991 PY>1994                             |
|                                                                             | S4                                          | 55 AIRPORT/?TI AND SECURITY/TI AND PY>1994 |

| DIALOG(R)File 108:Aerospace Database |       |                                 |
|--------------------------------------|-------|---------------------------------|
| (c) 1998 AIAA. All rts. reserv.      |       |                                 |
| Set                                  | Items | Description                     |
|                                      | ---   | -----                           |
|                                      |       | ?ss airport?/de and security/de |
|                                      | S1    | 6328 AIRPORT?/DE                |
|                                      | S2    | 1798 SECURITY/DE                |
|                                      | S3    | 143 AIRPORT?/DE AND SECURITY/DE |
|                                      |       | ?ss s3 and py>1994              |
|                                      |       | 143 S3                          |
|                                      | S4    | 133912 PY>1994                  |
|                                      | S5    | 29 S3 AND PY>1994               |

Le résultat des interrogations étant satisfaisant, nous n’avons pas exploité d’autres équations de recherche. Restait ensuite un travail manuel/intellectuel de tri pour sélectionner les références réellement pertinentes, une partie d’entre elles étant exclues du fait de leur très grande technicité.

Voici les résultats pour chacune des bases :

| N° de la base               | 108 | 264 | 624 | 80 | 99 |
|-----------------------------|-----|-----|-----|----|----|
| Nb de références trouvées   | 29  | 14  | 55  | 15 | 25 |
| Nb de références conservées | 13  | 4   | 19  | 3  | 7  |

### V - 3. Conclusion sur Dialog

DIALOG FUT une source d’information non négligeable. Néanmoins il convient d’en souligner quelques limites. Les bases de données de Dialog auraient été nettement plus pertinentes et intéressantes si notre sujet d’étude avait été plus pointu (fonctionnement du matériel à rayon x...). De même, signalons qu’aucune référence en langue française ne fut obtenue, et que la seule exploitation de Dialog aurait été insuffisante pour notre recherche bibliographique.

## **VI - LA RECUPERATION DES DOCUMENTS PRIMAIRES**

---

RECUPERER les documents primaires ne fut pas l'étape la plus difficile. Il ne s'agissait pas de collecter tous les documents correspondant aux références retenues pour la bibliographie mais seulement une partie, sélectionnée par nos soins, pour effectuer une synthèse sur la sûreté aéroportuaire.

Ces informations furent collectées de différentes façons :

- ↪ certaines bases de données donnent accès au texte intégral, donc nous pouvions déjà visualiser et imprimer les documents nous paraissant nécessaires ou utiles à l'élaboration de la synthèse. Que ce soit avec le cédérom Lois et décrets ou avec les bases de données en ligne McGraw-Hill Publications et PTS Aerospace/Defense Markets & Technology, on accède directement aux documents en texte intégral,
- ↪ Internet est une source d'information qui nous a permis d'accéder facilement à un certain nombre de documents, fort utiles pour la compréhension de notre sujet d'étude,
- ↪ les centres de documentation des Aéroports de Paris, de la Direction Générale de l'Aviation Civile et du Laboratoire d'économie des transports furent les lieux les plus importants pour nous procurer les photocopies des articles ayant retenus notre attention,
- ↪ le service du Prêt entre bibliothèques (PEB) a servi pour récupérer un mémoire localisé à l'université d'Aix-Marseille 3.

## **VII - ESTIMATION DU COÛT DE LA RECHERCHE**

---

DETERMINER le coût financier exact de cette recherche est tout simplement impossible, et même une estimation s'avère être une opération délicate.

Toutes les bases de données sur cédérom ayant servi à la constitution de cette bibliographie ont pu être consultées gratuitement, moyennant certains déplacements (bibliothèque universitaire de droit de Lyon). De même, la consultation d'Internet a exigé beaucoup de temps, mais il nous est impossible d'en faire une estimation financière. Le laboratoire d'économie des transports nous a permis un accès libre à son centre de documentation et les centres d'information contactés (Aéroports de Paris, Direction Générale de l'Aviation Civile...) ont répondu gratuitement à notre demande. Seule l'interrogation des bases de données en ligne sur le serveur Dialog, payante en fonction de la durée de connexion, de \$30 à \$60 de l'heure selon les bases interrogées <sup>13</sup>, permettent une évaluation financière. A

---

<sup>13</sup> Au prix de la durée de connexion s'ajoute le prix en fonction du nombre de notices téléchargées. (de \$1.20 pour une référence bibliographique à \$3 pour un enregistrement complet), mais ceci n'intervenait pas dans notre cas.



la fin de chaque interrogation, le montant détaillé des recherches est indiqué, comme le présente l'exemple suivant :

| Sub account: greff |                                         |
|--------------------|-----------------------------------------|
| \$1.25             | 0.083 Hrs File108                       |
| \$0.00             | 29 Type(s) in Format 3                  |
| \$0.00             | 29 Types                                |
| \$1.25             | Estimated cost File108                  |
| \$0.50             | TYMNET                                  |
| \$1.75             | Estimated cost this search              |
| \$2.03             | Estimated total session cost 0.097 Hrs. |

Comme nous l'avons vu précédemment, plusieurs sessions ont été nécessaires, mais en les cumulant, nous obtenons le total de « \$35.97 Estimated total session cost 1.724 Hrs ». Cependant, ce coût ne représente pas le montant qu'aurait payé un particulier, puisque les notices déchargées n'étaient pas facturées (seul la durée de connexion intervenait).

Cependant, il n'y a pas que la recherche en elle-même qui a un coût financier. La récupération des documents primaires a elle aussi un impact budgétaire qui correspond, en ce qui nous concerne, essentiellement en frais de photocopies, les documents obtenus par l'intermédiaire du Prêt entre bibliothèques ne nous étant pas facturés, plus quelques petites dépenses (transport, téléphone...), soit approximativement 150 F. La réalisation matérielle de ce rapport (impression, reliure...) s'élève aux alentours de 200 F.

Le prix d'une recherche s'évalue également en temps. Le coût temporel est lui aussi relativement délicat à déterminer. Le tableau suivant a pour objectif d'en donner une idée.

| Tâches effectuées                                                                              | Temps passé                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| ♦ Mise au point du sujet avec le commanditaire (rencontres, téléphone, mail)                   | ♦ 4 h.                      |
| ♦ Préparation de la recherche                                                                  | ♦ 1 demi journée soit 3 h.  |
| ♦ Recherches au Laboratoire d'économie des transports                                          | ♦ 1 demi journée soit 3 h.  |
| ♦ Contacter les autres centres de documentation                                                | ♦ 2 h.                      |
| ♦ Recherches à la bibliothèque universitaire de droit                                          | ♦ 1 demi journée soit 3 h.  |
| ♦ Recherches sur les autres cédéroms                                                           | ♦ 2 h.                      |
| ♦ Internet : bases de données SCAD et OCLC, bibliothèques OACI et FAA, moteurs de recherche... | ♦ 5 demi journée soit 15 h. |
| ♦ Dialog (uniquement l'interrogation)                                                          | ♦ 2 h.                      |
| <b>Total</b>                                                                                   | <b>34 heures</b>            |

Au temps passé pour la préparation et les recherches s'ajoute celui passé à sélectionner les documents, éliminer les doublons, lire et analyser les documents récupérés, rédiger la synthèse, déterminer un plan d'organisation pour la bibliographie, taper le rapport..., impossible à estimer mais relativement important.

# SYNTHESE

CETTE SYNTHESE, rédigée à partir de documents sélectionnés parmi la bibliographie située en fin de rapport, présente les aspects juridiques liés à la sûreté, au niveau international et national, ainsi que les moyens humains et matériels de mise en œuvre effective de la sûreté aux aéroports.

# I - INTRODUCTION

---

EN 1931, alors que la révolution couve au Pérou, un groupe de guérilleros s'empare d'un avion piloté par un américain. Cette opération, qui fit peu de bruit à l'époque, est considérée par les spécialistes comme le premier acte de piraterie aérienne.

Depuis, l'aviation civile internationale est devenue une cible privilégiée des terroristes. Mais au cours des années, le niveau de la menace a évolué. Au début, il s'agissait de détournements pour permettre à un individu/un groupe de demander l'asile politique ou de capter l'attention des médias sur une cause. Dans ces cas, les passagers, l'équipage et l'aéronef n'étaient pas spécialement menacés. Les années 70 ont marqué un tournant en matière de détournement, ceux-ci étant souvent beaucoup plus violents, entraînant la destruction d'avion au sol ou l'exécution d'une partie des passagers. Enfin, depuis plus de dix ans, un nouveau pallier a été franchi dans la menace terroriste, encore plus redoutable. Il consiste pour les terroristes à introduire un explosif à bord de l'avion ou de perpétrer un acte commando dans les zones d'enregistrement des aéroports.

Le coût du terrorisme aérien (« l'intervention illicite dans l'aviation civile » selon la terminologie de l'OACI) en termes de vie humaines, de perturbations des services et d'impacts économiques est lourd et de fortes mesures de sûreté sont nécessaires pour les contrer. L'environnement aéroportuaire étant considéré comme la clé de la lutte contre ces actes, la sûreté aéroportuaire, à savoir « [The] organization of trained security personnel, surveillance and screening devices, and procedures used for the protection of airport and airline property, aircraft, passengers, employees, and visitors from injury, air piracy and other unauthorized acts »<sup>14</sup>, est devenue fondamentale.

---

<sup>14</sup> Thesaurus of the Nasa. [On-line]. Available from internet. <URL : <http://netsrv.caci.sti.nasa.gov/thesaurus/A/word424.html>

## II - LE CADRE JURIDIQUE

---

### II - 1. Réglementation et structures internationales

FACE A LA PERMANENCE de la menace terroriste et criminelle à l'encontre de l'aviation civile et au caractère international de cette menace, la communauté internationale s'est accordée à partir des années 60 pour prendre en compte les problèmes de sûreté.

#### II - 1.1. Les conventions internationales relatives à la sûreté

DES BASES STRUCTURELLES et juridiques ont été établies afin de se prémunir et de lutter plus efficacement contre les actes d'intervention illicite mettant en cause la fiabilité et la survie même du transport aérien. Plusieurs instruments de droit international (conventions et protocoles) ont donc été élaborés depuis 1963, dont les principaux sont :

- ✧ la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, Tokyo 1963,
- ✧ la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, La Haye 1970
- ✧ la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, Montréal 1971,
- ✧ le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, Montréal 1988,
- ✧ la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, Montréal 1991.

#### II - 1.2. L'Annexe 17 : un texte fondamental

L'ANNEXE 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale constitue le fondement juridique international en matière de sûreté. Elle est principalement consacrée aux aspects administratifs ainsi qu'aux mesures techniques visant à protéger le transport aérien civil. Les dispositions constituant l'Annexe sont des normes OACI qui ont la portée juridique d'une directive de droit communautaire : elles nécessitent donc d'être introduites dans le droit national.

Parmi les dispositions importantes, la norme 3.1.1 stipule que chaque Etat contractant de l'OACI établira un programme national de sûreté dont l'objectif est de protéger la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite au moyen de règlements, de pratiques et de procédures. Mais selon F. Durinckx, de nombreux pays n'ont pas encore établi ce programme<sup>15</sup>.

La norme fondamentale est la norme 4.1.1 qui pose pour principe que « chaque Etat contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes ou d'autres engins dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite, et dont le

---

<sup>15</sup> Franck DURINCKX. Les Ateliers OACI encouragent l'élaboration de programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile. *Journal OACI*, juin 1994, p. 10-11.

port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelques moyens que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile internationale ». Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'organiser des contrôles de sûreté, afin de faire en sorte que le passager soit complètement « stérile », c'est-à-dire qu'il ne transporte rien pouvant remettre en cause la sûreté du transport aérien. « L'application uniforme et permanente des dispositions de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale est d'une importance capitale pour l'efficacité du réseau international de sûreté dans la prévention du terrorisme »<sup>16</sup>.

## II - 1.3. Les autres textes

PARMI LES AUTRES TEXTES réglementaires s'inscrivant dans ce cadre de référence, **Le Manuel de sûreté**, document confidentiel connu sous le nom de DOC 8973, est destiné à aider les Etats contractants à mettre en œuvre les mesures de prévention préconisées au niveau international.

La résolution du conseil de l'OACI adoptée le 16 février 1989 a quant à elle pour objectif de renforcer les mesures de prévention par les Etats.

En matière de sûreté, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) complète et précise les textes OACI en les appliquant à l'Europe. La législation européenne est rassemblée dans un document confidentiel unique : **Le Manuel des recommandations et résolutions relatives aux questions de facilitation et de sûreté de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (DOC 30)**. La DOC 30 est composée de trois sections : la première traite des principes et dispositions de caractère général (programme national de sûreté, coopération entre Etats membres...); la deuxième, la plus importante, regroupe l'essentiel des mesures de sûreté aux aéroports (contrôle des accès, mesures à appliquer aux passagers, bagages...); la troisième est consacrée aux spécifications techniques<sup>17</sup>. L'objectif de la CEAC à moyen terme est de mettre en place un niveau de sûreté homogène au sein des Etats membres.

## II - 1.4. L'action de l'IATA et de l'ACI

LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE est largement le fait de l'action de l'OACI et en partie de la CEAC, mais d'autres instances régissent le transport aérien et interviennent en matière de sûreté. Il s'agit notamment de l'IATA et de l'ACI.

L'IATA s'est préoccupée très tôt des problèmes de sûreté du transport aérien. Ses activités sont diverses : recommander des directives, mettre au point des procédures pour lutter contre le terrorisme en vol et, plus généralement, contribuer à la protection des passagers des compagnies aériennes et de leur personnel. Le suivi de ces activités se fait par le Groupe Consultatif sur la Sûreté (SAG). D'autre part, le Bureau pour la sûreté du

---

<sup>16</sup> Alan POYNER. L'Industrie de l'aviation élabore des moyens de formation pour améliorer la sûreté dans le monde. *Journal OACI*, novembre 1996, p. 6.

<sup>17</sup> Marina MEAZZA. *La Sûreté aéroportuaire*. p. 18. Mém. DESS : Aix-Marseille 3 : 1995.

département technique de l'IATA rassemble, analyse et diffuse toutes les informations fondamentales en matière de sûreté. Depuis 1976, des équipes d'experts de l'IATA procèdent à des visites d'aéroports dans le cadre de son programme de sûreté. L'association a élaboré des normes minimales en huit points, recommandées pour être mises en œuvre aux aéroports internationaux, concernant surtout l'aménagement des plates-formes. Enfin, depuis 1984, l'IATA s'est engagée dans un programme de formation en sûreté aérienne.

L'ACI intervient aussi par l'intermédiaire d'un Comité Facilitation et Sûreté qui traite de tous les aspects liés à la sûreté aux aéroports et travaille en étroite collaboration avec l'IATA et l'OACI. Par exemple, l'ACI a joué un rôle prépondérant dans le projet de contrôle 100% des bagages de soute ; l'ACI Europe a pour objectif de standardiser les contrôles de sûreté des passagers, à savoir l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages à main.

## **II - 2. Réglementation et structures nationales**

### **II - 2.1. La réglementation française**

LE GROUPE D'EXPERTS SURETE DE L'AVIATION CIVILE a pris l'initiative de rassembler en un document unique toutes les circulaires, instructions ou textes réglementaires utilisables par tous les acteurs du transport aérien et tout particulièrement pour les aéroports.

Le **Programme National de Sûreté** est réalisé sous forme de dix fiches confidentielles, dites Fiches GESAC, dont chacune traite des mesures particulières, remise à jour régulièrement en fonction de l'évolution des orientations en matière de sûreté du transport aérien. Le PNS est donc un ensemble de mesures préventives à appliquer en France sur toutes les plates-formes aéroportuaires.

La **loi n° 89-467** du 10 juillet 1989 tend à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien et a introduit un nouvel article 282-8 du Code de l'Aviation Civile.

Méritent également d'être cités l'**Arrêté du 13 février 1976** portant création des comités locaux de sûreté et la **circulaire 2243 DG du 19 juillet 1985** instituant les comités opérationnels de sûreté à mettre en place sur toutes les plates-formes françaises et qui permettent de traiter de la sûreté aéroportuaire au quotidien.

Enfin, les aéroports étant administrés sous le régime de la concession, les obligations de l'Etat et du gestionnaire en matière de sûreté sont précisées dans le cahier des charges de la concession.

Les principaux textes sur lesquels se fondent la mise en œuvre de la sûreté aéroportuaire désormais évoqués, l'organisation structurelle nécessite d'être dégagée.

## II - 2.2. Les structures gérant la sûreté aéroportuaire

LE PRINCIPE EN MATIERE DE SURETE pose que l'Etat français assume la pleine responsabilité de la sûreté du transport aérien. Sept ministères participent à titre divers à la mise en œuvre du programme national de sûreté (Ministère de la Défense, de l'Intérieur, de la Justice, des Finances, des Affaires étrangères, des télécommunications et du Transport)<sup>18</sup>.

Les entités gérant la sûreté peuvent être réparties entre deux catégories, selon qu'elles interviennent à l'échelle nationale ou aéroportuaire.

### II - 2.2.1. A l'échelle nationale

- ↳ la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) comporte une cellule sûreté où sont regroupés des spécialistes chargés d'élaborer la politique de sûreté de la DGAC, politique ensuite répercutée au niveau aéroportuaire et mise en œuvre,
- ↳ le Service des Bases Aériennes (SBA) participe à l'élaboration de la politique de sûreté. Il gère le budget attribué à la sûreté, lance les programmes de recherche & développement et est chargé de la mise en œuvre du programme de sûreté des aéroports,
- ↳ le Service Technique de Bases Aériennes (STBA) est chargé d'équiper les plates-formes et de former les équipes de maintenance du matériel de sûreté,
- ↳ le Conseil National de Sûreté a pour mission d'élaborer les grandes orientations de la politique de sûreté. Il propose aux ministères intéressés toutes les mesures et les procédures destinées à assurer la sûreté du transport aérien ainsi que le PNS et les mesures nécessaires pour l'améliorer. Il étudie aussi les suites à donner aux recommandations de l'OACI et de la CEAC,
- ↳ Le Groupe d'Experts Sûreté de l'Aviation Civile (GESAC) élabore le PNS qui sera soumis pour avis au CNS ainsi que les plans d'intervention en cas d'actes illicites et des guides relatifs à différents aspects de la sûreté,
- ↳ le Groupe Interministériel des Vols Sensibles (GIVS) évalue la menace et adapte la dispositif de sûreté à appliquer suivant son évolution.

### II - 2.3.1. A l'échelle aéroportuaire

- ↳ le directeur d'aérodrome est responsable de la sûreté sur la plate-forme. Il propose au Préfet (responsable de la sûreté localement) un programme local de sûreté qui doit tenir compte des orientations fixées par le PNS. Il veille également au bon fonctionnement des systèmes de sûreté,
- ↳ le Comité Opérationnel de Sûreté (COS) « a pour but principal de recenser et d'étudier les cas concrets rencontrés pour trouver des réponses qu'elles soient en termes de procédure ou d'investissement (...) Il étudie les projets d'installations futures sous l'angle de la sûreté »<sup>19</sup>,

<sup>18</sup> Dossier sûreté : nouveau système de contrôle et de gestion des accès. *Aéropresse*, mai 1997, n° 75, p. 16.

<sup>19</sup> Michel RAGOT. De l'adaptation à la prise de conscience : la sûreté au quotidien. *Aéroports magazines*, mai 1993, n° 238, p. 14.



- ✦ le Comité Opérationnel Local de Sûreté Aéroportuaire (COLSA) établit la liste des opérations à présenter au CNS, à partir des demandes issues des réflexions du COS et des membres du comité, chacune étant étudiée par rapport à son intérêt et son coût,
- ✦ le Groupe Aéroportuaire des Vols Sensibles (GAVS) se réunit à la demande du GIVS « à chaque fois qu'il y a une menace sur une compagnie ou une destination. Le groupe local a pour but de définir les mesures concrètes à prendre (...). Ces groupes, dont on comprend le côté relativement informel, ont pour but premier de coordonner les actions sur le terrain »<sup>20</sup>.

Le cadre juridique désormais éclairci, reste à étudier les différents aspects de la mise en œuvre de la sûreté et notamment l'architecture, le personnel et les contrôles de sûreté.

### III - LA MISE EN ŒUVRE DE LA SURETE AUX AEROPORTS

---

#### III - 1. L'architecture aéroportuaire

L'ARCHITECTURE DE L'AEROPORT joue un rôle important et est un aspect difficile à gérer, source d'un paradoxe souligné par B. Marck : « On ne saurait bâtir comme une forteresse un aéroport par définition ouvert sur le monde entier »<sup>21</sup>. Il s'agit de concilier la sûreté et la facilité de circulation pour les passagers. De même, il faut rechercher une organisation souple de l'aérogare, afin d'adapter la disposition du lieu selon la menace.

Bien évidemment, « les caractéristiques de sûreté qui ont été incluses dans la planification d'un aéroport seront plus efficaces que celles qui sont parachutées plus tard »<sup>22</sup>. D'ailleurs, les spécifications de l'OACI sont claires sur ce point. La norme 4.5 de l'Annexe 17 stipule que « chaque Etat contractant veillera à ce que les exigences architecturales et liées à l'infrastructure qui sont nécessaires à l'application des mesures de sûreté de l'aviation civile internationale soient intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installation existantes aux aéroports ». Mais comme le souligne I. Singh, « la plupart des aéroports des pays en développement ont été conçus et construits avant que les actes d'intervention illicite aient atteint les niveaux actuels. Il n'est pas facile de les modifier (...) ni de ménager des superficies pour des installations modernes de sûreté à l'intérieur des aérogares »<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> *ibid.*

<sup>21</sup> Bernard MARCK. Contre la seconde d'inattention. *Aéroports magazine*, n° 228, 1992, p. 26.

<sup>22</sup> Inderjit SINGH. Le Défi d'aujourd'hui : des constructions intelligentes qui rehaussent la sûreté. *Journal OACI*, novembre 1996, p. 11.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 13.

## **III - 2. Le personnel contribuant à la sûreté aux aéroports**

TROIS ORGANISMES sont chargés des contrôles de sûreté : la DICCILEC (ex Police de l'Air et des Frontières), la Gendarmerie des Transports Aériens et la Douane.

### **III - 1.1. La DICCILEC**

LA DICCILEC est chargée de l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages à main (sauf ADP), de la surveillance de la zone publique, du traitement des vols sensibles, du traitement des officiels et de la délivrance des titres de circulation définitifs en zone réservée. Ce dernier point mérite une explication. Tous les aéroports comportent deux zones, une zone publique (ZP) et une zone réservée (ZR). La ZP est le secteur de l'aéroport où le public a accès librement. La ZR est constituée des salles d'embarquement, de la zone de tri des bagages, des zones de stationnement des aéronefs, des passerelles, des pistes... Seuls peuvent accéder en ZR les passagers munis d'un titre de transport et d'une carte d'embarquement, les membres d'équipages détenant une licence et le personnel exerçant son activité sur la plate-forme et détenant un titre de circulation, ce dont se charge la DICCILEC.

### **III - 1.2. La Gendarmerie des Transports Aériens**

LA GTA intervient en ZR. Elle protège les avions et leur périmètre de sûreté, surveille les installations techniques, fait respecter les règles de circulation et de stationnement des véhicules de même que les règles d'exploitation des aires du trafic. Elle s'assure de la validité du badge porté ainsi que du bien-fondé de la présence d'une personne dans un secteur en fonction des accréditations données lors de l'attribution du badge. La GTA délivre également des badges provisoires, c'est-à-dire attribués au personnel ayant une activité limitée dans le temps.

### **III - 1.3. La Douane**

LA DOUANE s'occupe du contrôle des bagages de soute des passagers au départ et à l'arrivée (marchandises à déclarer). Elle contrôle systématiquement les bagages de soute des passagers à destination de certains Etats dits sensibles. Si un bagage est douteux, elle est chargée de sa fouille en présence du passager. Elle peut aussi contrôler l'aéronef lui-même (inspection de la cabine par les équipes de maîtres-chiens spécialisées) et intervient dans le système de contrôle des personnes par le biais de son fichier (armes et stupéfiants).

### **III - 1.4. La formation du personnel**

LE FACTEUR HUMAIN est le plus crucial du sous système de sûreté. « Quelles que soient les aides de la haute technologie, l'élément humain demeurera (...) l'élément clé de la lutte contre le terrorisme dans l'aviation. Il faut donc accorder d'avantage d'attention à la

sélection, au recrutement, à la formation et à la supervision du personnel à tous les niveaux »<sup>24</sup>.

Le National Research Council<sup>25</sup> recommande des efforts intensifs pour sélectionner les opérants possédant les meilleures aptitudes, une formation plus poussée de ceux-ci et des mesures destinées à mieux les motiver. Car c'est le personnel qui fait le succès ou l'échec des systèmes de sûreté et la sûreté d'une plate-forme dépend de son comportement professionnel. C'est pour cela que des programmes de formation ont été mis en place en France et dans de nombreux Etats, et notamment dans les PVD où l'action de l'OACI et de l'IATA permet d'offrir une assistance aux pays manquant de bons plans de formation. Le programme OACI de formation est d'ailleurs jugé indispensable pour remédier aux déficiences actuelles dans la sûreté<sup>26</sup>.

### III - 2. Les contrôles de sûreté

#### III - 2.1. Le traitement des passagers

LE POINT DE PASSAGE de la ZP vers la ZR est le poste d'**inspection / filtrage**, défini comme la « mise en œuvre des moyens techniques et autres en vue de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite »<sup>27</sup>.

Pour s'assurer de la « stérilité » du passager, deux types d'équipement sont utilisés :

- ✓ l'appareil radioscopique pour le contrôle des bagages à main (et de soute dans le cadre des vols sensibles). Il permet d'analyser l'intérieur des bagages afin de faire apparaître leur contenu
- ✓ le portique détecteur de métal pour les passagers qui peut être renforcé par un détecteur de métal manuel. Le portique doit être le seul point d'accès possible à la salle d'embarquement.

Cependant, des essais effectués en 1994 par la FAA sur des moyens conventionnels de filtrage radioscopique ont montré qu'un dispositif modérément sophistiqué avait une faible probabilité de détection.<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> Ibid., p. 13.

<sup>25</sup> NATIONAL RESEARCH COUNCIL. *Airline passenger security screening : news technologies and implementation issues*. [On-line]. Washington, D.C. : National Academy Press, 1996. [10.01.98]. Available from internet <URL : <http://www.nap.edu/readingroom/reader.cgi?auth=free&label=ul.book.0309054397>>.

<sup>26</sup> Alan POYNER. L'Industrie de l'aviation élabore des moyens de formation pour améliorer la sûreté dans le monde. *Journal OACI*, novembre 1996, p. 26.

<sup>27</sup> Normes et pratiques recommandées international - Sûreté - Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite : annexe 17 relative à la convention de l'aviation civile internationale. Montréal : OACI, 1997. p. 1.

<sup>28</sup> Robert L. KOENING. Jusqu'à quel point les voyageurs acceptent-ils d'être déranger par des mesures de sûreté ? *Journal OACI*, novembre 1996, p. 16.

La FAA s'efforce d'améliorer les systèmes actuels et trois technologies prometteuses méritent d'être signalées :

- la *technologie d'imagerie* produit des images de la personne afin de relever la présence d'armes non métalliques, d'engins explosifs ou d'autres objets suspects dissimulés dans les vêtements,
- la *technologie de détection des traces chimiques* collecte de petits échantillons sur la peau ou les vêtements (voire l'air ambiant) afin de déterminer si la personne a été exposée à des matières explosives,
- les *technologies électromagnétiques* autres que l'imagerie dont certaines font appel aux micro-ondes pour détecter des objets, métalliques ou non, portés sur la personne.

Si une anomalie est découverte par l'appareil radioscopique ou si l'alarme du portique se déclenche, une visite manuelle est effectuée.

Un grand principe, prévu par l'Annexe 17, doit être scrupuleusement respecté : la **séparation des flux de passagers**. Les croisements de passagers à l'arrivée et au départ doivent être impossibles, afin d'éviter qu'un passager « stérile » puisse entrer en contact avec un passager arrivant d'un autre pays. De même, la canalisation des passagers est importante. Que ce soit à l'embarquement ou à l'arrivée, les passagers ne doivent pas pouvoir « bifurquer » ni remonter le cheminement.

Les équipages étant un facteur de risque, ils sont soumis eux aussi, comme le personnel d'aéroport, aux contrôles de sûreté. Un circuit particulier peut leur être aménagé mais dans le cas contraire, ils doivent emprunter le même circuit que les passagers.

### III - 2.2. Le traitement des bagages

PREMIER POINT ESSENTIEL, les tapis bagages, la zone de tri, les trappes permettant le passage des bagages vers les salles de livraison doivent être protégés.

Un autre point très important est la **réconciliation des passagers et des bagages**. « Passenger/baggage reconciliation is the bedrock of any heightened civil air security system »<sup>29</sup>. Depuis 1993, le premier système informatisé mondial de concordance des bagages est en service à l'aéroport de Francfort. Appelée FRA-BRS (Frankfort Airport baggage reconciliation system), « cette technologie sophistiquée empêche un avion de partir avec un bagage enregistré qui n'appartient pas à un de ses passagers et vice et versa (...). En remplaçant les interventions manuelles, le FRA-BRS améliore la sûreté et le contrôle de la qualité du traitement des bagages »<sup>30</sup>. Ce système, beaucoup plus efficace et rapide qu'un traitement manuel, fait de plus en plus d'adeptes.

<sup>29</sup> *Report of the President's commission on aviation security and terrorism : recommendations, abridged version*. [On-line]. [10.01.98]. Available from internet. <URL : <http://www.frac.com/presrprt.htm>>.

<sup>30</sup> Robert A. PAYNE. Le Système informatique de concordance des bagages se caractérise par sa sûreté optimale et sa commodité. *Journal OACI*, janvier/février 1995, p. 20.

### III - 2.3. Le contrôle des accès

POUR QU'UN NIVEAU EFFICACE de sûreté puisse être maintenu, il est indispensable de limiter les zones d'accès à la ZR, de même qu'il est nécessaire de canaliser les personnels devant circuler sur ces zones pour y exercer leur activité professionnelle. Comme le souligne M. Ragot, il faut « veiller à limiter au maximum le nombre des personnes habilitées à pénétrer dans les différentes parties de la zone réservée »<sup>31</sup>.

Pour ce faire, des **titres de circulation** leur sont attribués et « les systèmes d'identification, via des badges infalsifiables qui font réagir des relais électroniques, permettent de réduire encore le risque de voir s'aventurer en des zones sensibles des personnes qui n'ont rien à y faire »<sup>32</sup>. La DGAC a choisi, dans le cadre de son plan de sûreté pour l'équipement des 30 plus importants aéroports français, le contrôle d'accès électronique par le **badge de sûreté Matrapass** (société MATRA). Impossible à dupliquer, lu à distance (« badge main libre »), ce badge permet de circuler dans les différentes zones de l'aéroport en fonction des accréditations préalablement attribuées<sup>33</sup>.

## IV - CONCLUSION

---

CETTE SYNTHÈSE dégage les aspects juridiques et les moyens de mise en œuvre de la sûreté aéroportuaire. Bien que la prise en compte de la sûreté est désormais acquise dans de très nombreux pays, une sûreté à 100 % ne peut être garantie. De plus, malgré l'adoption d'instruments internationaux, plusieurs pays appliquent mal les dispositions relatives à la sûreté, et l'élaboration de bons programmes de sûreté aéroportuaire ne reçoit pas toujours un appui suffisant des compagnies aériennes. Cette situation est résumée par M. Dinning et W. T. Hathaway : « Despite recent terrorist incidents targeted at transportation facilities around the world, many managers are still hesitant to invest in improved security measures. Many often feel that the likelihood of an incident is so remote that they cannot justify the expenditure. In addition, managers are often unaware of the overall impact and the potential cost of unresolved security problems »<sup>34</sup>.

Mais grâce aux actions de l'OACI et de l'IATA notamment, la prise de conscience de l'importance capitale de la sûreté est renforcée. L'effort à faire est désormais essentiellement orienté en direction des PVD, qui n'ont pas encore intégré la notion de sûreté ou qui n'ont pas les moyens financiers d'acquérir les équipements, très coûteux, ou de concevoir des plans de sûreté et de formation.

---

<sup>31</sup> Michel RAGOT. De l'adaptation à la prise de conscience : la sûreté au quotidien. *Aéroports magazine*, mai 1993, n° 238, p. 10.

<sup>32</sup> Bernard MARCK. Sûreté : la transparence. *Aéroports magazine*, mai 1994, n° 248, p. 9.

<sup>33</sup> Serge BROSELIN. Sûreté : les innovations de Matrapass. *Aéroports magazine*, mai 1995, n° 258, p. 30-31.

<sup>34</sup> Michael DINNING, William T. HATHAWAY. Transit security : the hard facts. *Passenger terminal world*, avril/juin 1997, p. 16.

# BIBLIOGRAPHIE

LA PRESENTATION des références se base sur les normes Z44-005 « Documentation, références bibliographiques : contenu, forme et structure » de décembre 1987 et ISO/DIS 690-2-1995 « Information et documentation - références bibliographiques - Documents électroniques ou parties de ceux-ci », dont une application est présentée sur le site web de l'insa de Lyon<sup>35</sup>.

Les documents sont classés selon un plan thématique, puis par ordre alphabétique d'auteur. Le symbole  signale les ouvrages.

---

<sup>35</sup> <http://www.insa-lyon.fr/Departements/DocInsa/refbibli.html>

# **I - LA REGLEMENTATION**

---

## **I - 1. Réglementation internationale**

### **I - 1.1. Documentation officielle**

Airport security. *Official journal of the European Communities : information and notices*, 1995, vol. 38, n° 145, p. 10.

Airport security. *Official journal of the European Communities : information and notices*, 1995, vol. 38, n° 190, p. 30.

-  CONFERENCE EUROPEENNE L'AVIATION CIVILE. *Manuel des recommandations et résolutions relatives aux questions de facilitation et de sûreté de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (Doc 30)*.

La référence est incomplète car il s'agit d'un document confidentiel.

CONSEIL DES CE. *Règlement (CEE) No. 3925/91 du Conseil, du 19 décembre 1991, relatif à la suppression des contrôles et formalités applicables aux bagages à main et aux bagages de soute des personnes effectuant un vol intracommunautaire ainsi qu'aux bagages des personnes effectuant une traversée maritime intracommunautaire*. Journal Officiel série L, n° 374, 31 décembre 1991, p.4.

L'objectif est de supprimer les contrôles des bagages à main et des bagages de soute des personnes effectuant un vol intracommunautaire ainsi que des bagages des personnes effectuant une traversée maritime intracommunautaire afin d'assurer la libre circulation des marchandises dans le marché intérieur.

-  *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal on 23 September 1971 (Doc 8966)*. Reprinted. Montréal : OACI, 1995. 28 p.

-  *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at The Hague on 16 December 1970 (Doc 8920)*. Reprinted. Montréal : OACI, 1996. 19 p.

-  *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 14 September 1963 (Doc 8364)*. Reprinted. Montréal : OACI, 1996. 12 p.

-  *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, Done at Montreal on 1 March 1991 (Doc 9571)*. Reprinted. Montréal : OACI, 1994. 44 p.

-  FOUILLOUX, Gérard, WEISHAUPT, Gabriel. *Recueil de textes relatifs au Droit International de l'Air et de l'Espace*. Toulouse : ENAC, 1989. 757 p.

-  *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (Doc. 8973/5)*. 5<sup>e</sup> éd. Montréal : OACI, 1996. [pagination inconnue]

Ce manuel décrit les procédures détaillées et contient des éléments indicatifs sur tous les aspects de la sûreté de l'aviation ; son objet est d'aider les Etats à mettre en œuvre les programmes de sûreté de l'aviation qu'ils doivent établir aux termes des Annexes à la Convention de Chicago.

 *Normes et pratiques recommandées internationales - Sûreté - protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite : Annexe 17 à la convention relative à l'aviation civile internationale. 6<sup>e</sup> éd. Montréal : OACI, 1997. VIII-22 p.*

 ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE. *Documents de voyage lisibles à la machine - 3<sup>ème</sup> partie : documents de voyage officiels lisibles à la machine (Doc 9303). Montréal : OACI, 1996, 31 p.*

 ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE. *Documents de voyage lisibles à la machine - 4<sup>ème</sup> partie : certificat de membre d'équipage lisible à la machine (Doc 9303). Montréal : OACI, 1996, 31 p.*

 ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE. *Normes et pratiques recommandées internationales - Facilitation : Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Montréal : OACI, 1997. 61 p.*

Ces normes et pratiques sont fondées sur les dispositions de l'article 37 de la Convention. Elles concernent l'ensemble des procédures destinées à faciliter et à accélérer la circulation aérienne en évitant, notamment en trafic international, de retarder, sans nécessité, l'acheminement des aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

PARLEMENT EUROPEEN. Résolution sur la sécurité dans les aéroports. *Journal officiel des communautés européennes*, 14 avril 1986, n° 88, p. 14.

 *Protocol for the Suppression of Unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 197, Signed at Montreal on 24 February 1988 (Doc 9518). Montreal : ICAO, 1988. 15 p.*

Résolution ACI Europe sur la mise en valeur du rôle des commissions de sûreté des aéroports, adoptée par l'assemblée générale de l'ACI Europe à Prague le 8 juin 1995. *Politique de l'ACI Europe*. sl : ACI, 1997, p. 107-108.



## I - 1.2. Autres références

AIRPORT NEWS AND TRAINING NETWORK. Airport Law Enforcement and Security. ANTN, mai 1996. Cassette vidéo, code n° 235-965. 4 hours, 30 minutes.

FAA and AAAE present this program designed to meet the special needs of airport law enforcement officers, airport security coordinators and other security personnel. The Airport Law Enforcement and Security School provides airport security personnel with in-depth courses in both FAR Part 107 and related regulations, plus non-regulatory airport security issues. Airport personnel involved in commercial as well as general aviation security will have the opportunity to interact with federal aviation officials and airport and other security specialists, in a wide variety of discussions, ranging from proposed changes to FAA security regulations to hostage/terrorist negotiations.

DOW Sanford L. Airport security, terrorism and the fourth amendement : a look back and a step forward. *Journal of air law and commerce*, 1993, n° 585, p. 1149-1201.

FAA proposes airport/tenant security programs revised in security rules. *The Weekly of Business Aviation*, 11 août 1997, vol. 65, n° 6, p. 60.

 GRARD Loic. *Le Droit aérien*. Paris : PUF, 1995. 128 p.

HARDAWAY, Robert M. *Airport regulation, law and public policy : the management and growth of infrastructure*. New York ; London : Quorum Books, 1991. XV-248 p.

KOTAITE Assad. Legal aspects of the international regulation of civil aviation. *Annals of air and space law*, 1995, n° 201, p. 9-27.

Le Droit international. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 9.

Quatre conventions internationales OACI furent élaborées pour réprimer les actes d'intervention illicite dirigés contre la sûreté de l'aviation civile internationale : Tokyo 1963, La Haye 1970, Montréal 1971 avec un protocole complémentaire en 1988, Montréal 1991.

## I - 2. Réglementation française

Arrêté du 13 février 1976 portant création des comités locaux de sûreté.

Bulletin Officiel du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, n° 10, 10 juin 1997.

Circulaire 2243 DG du 19 juillet 1985 portant création des comités opérationnels de sûreté.

Code de l'Aviation Civile. Paris : Direction des journaux officiels, 1991. 3 vol. pagination multiple.

*Contrôle de sûreté dans les aéroports*, loi L 96-151 du 26 février 1996, article 28-II, p. 3094.

*Contrôle du fret et des colis postaux*, loi L 96-151 du 26 février 1996, article 28-III, p. 3094.

Loi 89-467 du 10 juillet 1989 tendant à renforcer la sécurité du transport aérien, *Journal Officiel*, 11 juillet 1989, p. 8672.

Journal Officiel du 31 mai 1997. Décret n° 97-574 du 30 mai 1997.

Journal Officiel, Débats de l'Assemblée Nationale, 3<sup>ème</sup> séance du 1<sup>er</sup> juillet 1989.

Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme. Conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public OPS 1 : arrêté du 12 mai 1997, instruction du 12 mai 1997, annexes. *Journal officiel, documents administratifs*, n° 10, 3 juin 1997, p. 192.

## **II - REFERENCES GENERALES**

---

 Airport and Airline Security Conference. *Airport and airline security : september 30-october 1, 1991, the Copthorne Tara Hotek, London*. London : Euromoney, 1991. non paginé.

Airport News and Training Network. *Airport Security: The Problem and the Plan*. ANTN, novembre 1996. Cassette vidéo, n° 288-9611. 1 hour, 30 minutes.

The face of airport security is changing rapidly with the recommendations from the Gore Commission on Aviation Safety and Security. Tune in as experts discuss the implications of the report by the Gore Commission, vulnerability analysis and threat assessment. Presenters include Paul Busick of DOT's office of intelligence and security; John Horn of Kroll Associates and John O'Neil from the FBI's office of counter-terrorism. Airports can't afford to miss this in-depth discussion of the future of airport security.

Airport security leaves loopholes. *Aviation Week & Space Technology*, mai 1996, vol. 144, n° 20, p. 6.

Airport security update. *Security*, 1997, vol. 34, n° 9, p. 52.

 *Airport security*. New York : Gordon Press Publishers, 1997. [pagination inconnue].

Airports Should Have General Aviation Security Areas, NATA Says. *Aviation Daily*, 20 octobre 1997, vol. 330, n° 13, p. 112.

ARBETTER, Lisa. Airport security lax ? *Security management*, février 1994, vol. 38, n° 2, p. 10.

ARNST, Catherine. Face-to-face with the latest in airport security. *Business week*, 2 juin 1997, n° 3529, p. 130.

 *Audit of airport security : safety of aircraft, passengers, property in airport operating areas*. Upland : Diane publishing compagny, 1994. 52 p.

*Aviation security problem and related technologies : proceedings of a conference held 19-20 july 1992, San Diego, California*. Bellingham, Wah : SPIE Optical Engineering Press, 1992. IV-230 p.

BAA Explains Screening. *Airports International*, mai 1994, p. 18-20.

BANKS, Tony. Countering the Terrorist Threat. *Jane's Airport Review*, septembre 1996, vol. 8, n° 7, p. 21-22.

BEAUMONT, Lee. Building Security Into Airports - The UK Government's Role. *Aviation Security International*, mars 1994, n° 3, p. 14-16.

BONNET, Dominique. Sûreté : une évolution nécessaire. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 6-7.

La sûreté est souvent représentée par une chaîne d'éléments humains et matériels. La défaillance de l'un d'eux a parfois des conséquences fatales. L'amélioration de la sûreté du transport aérien passe par l'évolution de la conception même de la sûreté, l'harmonisation des différents intervenants GTA, DICCILEC..., un contrôle accru des bagages en soute, la révision du mode de financement la taxe de sécurité-sûreté. Au quotidien, c'est le commandant de bord qui reste l'ultime garant de la sûreté.

BROUSSARD, Robert. Protection des aéroports et du trafic aérien civil. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 22.

Les plates-formes aéroportuaires constituent des zones sensibles. Formidables caisses de résonance médiatiques, elles accueillent le trafic aérien civil et constituent avec lui un objectif potentiel pour des actions terroristes. C'est pourquoi des mesures permanentes de protection et de vigilance y sont appliquées par les services de la sécurité publique.

CAPONI, Vince. Balancing airport life safety and security. *NFPA Journal*, novembre/décembre 1996, vol. 90, p. 88-89.

CHUNG, Christopher A., NYAKMAN, Hidayat. Operation of airport security checkpoints under increased threat conditions. *Journal of transportation engineering*, juillet 1996, vol. 122, n° 4, p. 264-269.

Many types of foreign and domestic crises can increase the concern over terrorist actions directed toward the U.S. commercial air transportation system. Government and airport officials respond to these threats by increasing security measures. However, even under increased levels of security, airport officials are still responsible for ensuring the effective movement of air passengers. To address this problem, a simulation analysis was conducted on the operation of an airport security checkpoint under increased threat conditions. The results provide guidance for airport officials in maintaining effective passenger movement under these conditions.

Clean take-off for airport security system. *Automatic I.D. News Europe*, octobre 1995, n° 11, p. 29.

CZEPLUCH, Wolfgang. Precautionary Measures to Avert Dangers at Airports. *Technology International*, 1994/1995, p. 83-86.

DEPASQUALE, Sal. A New approach to airport security *In Meeting the Challenge: Rebuilding Inner City Airports, proceedings of the 24th International Air Transportation Conference held in Louisville, Kentucky, June 5-7, 1996*. New York : ASCE, 1996, p. 81-86.

DEWEY, M. P. Airport security issues. *In Proceedings of the paving and transportation conference, vol. 33*. sl : University of the New Mexico, 1996, p. 69-78.

DINNING, Michael, HARTHAWAY, William T. Transit security : the hard facts. *Passengers terminal world*, avril/mai/juin 1997, p. 16-20.

ECAC Symposium: ACI Emphasizes the Airports' Role in Aviation Security. *ACI World Report*, juin/juillet 1996, n° 6/7, p. 4.

EDE, David. Aircraft security on the ground. *Revue Intersec*, mai 1995, n° 5, p. 22-26.

EHRENREICH, Barbara. Airport insecurity. *Time*, 3 mars 1997, vol. 149, n° 9, p. 86.  
The indignities of airport security serve no self-evident lifesaving purpose. If she were as paranoid as the culture in which she lives, Ehrenreich would conclude that the entire purpose of airport security is to deflect suspicion away from the truly culpable parties--the FAA or airport executives.

FAA agrees to security clearance for airports. *Safety/Security newsletter*. [On-line]. juin 1994, vol. 8, n° 1. [31.01.98]. Available from internet. < URL : <http://www.airportnet.org/depts/publicat/security/ssnl0694.htm>>.

FAIZ, Ashraf. Diverses techniques peuvent être utilisées pour adapter la sûreté aéroportuaire aux menaces prévues. *Journal OACI*, juin 1994, p. 19-21.

*Final Report to President Clinton from White House Commission on Aviation Safety and Security*. [On-line]. 12 Février 1997. [10.01.98]. Available from internet. < URL : <http://www.aviationcommission.dot.gov/212fin~1.html>>.

This is the text of the final report to President Clinton from the White House Commission on Aviation Safety and Security. The report addresses three specific mandates : it looks at changing security threats, and how they can be addressed; it examines changes in the aviation industry, and how government should adapt its regulation of the industry and it looks at the technological changes coming to air traffic control, and what should be done to take best advantage of these changes.

FIRTH, Mark. Planned Protection of Airports Against Terrorism. *Aviation Security International*, janvier 1994, n° 2, p. 23-25.

FLEMMING, Ken, GHOBRIAL, Atef. A Normative framework for airport security. *Transportation quarterly*, juillet 1993, vol. 47, n° 3, p. 413-419.

Security has become the object of serious effort for most US air terminals and air operations in the wake of alarming evidence of airport vulnerability to terrorists and other criminal elements. An assessment of airport security is offered.

FOWLER, Will. Airlines & Airport : a Target Rich Environment. *Aviation Security International*, janvier 1996, vol. 1, n° 1, p. 9-12.

GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Aviation security : Immediate Action Needed to Improve Security*. [On-line]. Washington : GAO, 8 janvier 1996. rapport n° T-RCED/NSIAD-96-237. [10.01.98]. Available from internet : <URL : <http://www.fas.org/irp/gao/ansi96237.htm>>.

Pursuant to a congressional request, GAO discussed aviation security, focusing on the measures needed to reduce potential security threats.

GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Aviation security : Technology's rôle in addressing vulnerabilities*. [On-line]. Washington : GAO, 19 septembre 1996. rapport n° RCED-96-262. [10.01.98]. Available from internet : <URL : <http://www.fas.org/irp/gao/ansi96262.htm>>.

Pursuant to a congressional request, GAO discussed aviation security, focusing on: (1) vulnerabilities in the aviation security system; (2) the availability and limitations of explosives detection technology; and (3) efforts under way to improve aviation security.

GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Aviation security : urgent issues need to be addressed*. [On-line]. Washington : GAO, 9 novembre 1996, rapport n° T-RCED/NSIAD-96-251. [10.01.98]. Available from internet <URL : <http://www.airportnet.org/depts/federal/gao/avsec5.htm>>.

This Government Accounting Office report discusses federal efforts to protect civil aviation from terrorist acts. The report found that although aviation security procedures have increased, the industry still remains vulnerable to terrorist exploitations. The report describes further efforts that can be made to improve aviation security, looking at suggestions from the Commission on Aviation Security and Terrorism as well as new technologies.

GERGEN, David. The new fear of flying : why air travel does not seem as safe anymore. *U.S. News & World Report*, 29 juillet 1996, vol. 121, n° 4, p. 641.

The mystery that surrounds the Jul 1996 crash of TWA flight 800 causes new fears about flying and terrorist acts. The government should take a stronger position to enforce security measures at airports to reduce the chances that more terrorist acts will occur on airplanes.

GILBERT, Gordon A. Tougher airport security system requirements are adopted. *Business and commercial aviation*, 1995, vol. 77, n° 5, p. 16.

GIPS, Michael. Airport security in transition ? *Security management*, octobre 1995, vol. 39, n° 10, p. 8.

GREIG, Ian. The Worst may be yet to come. *Revue Intersec*, mai 1995, n° 5, p. 189-191.

HAHN, Robert W. Security measures : a cure worse than the disease ? *Aviation Week & Space Technology*, 3 février 1997, vol. 146, n° 5, p. 74.

The airport security measures adopted in the wake of the TWA Flight 800 tragedy may be a cure that is worse than the disease of terrorism. A free society should be wary of surrendering freedoms for ill-defined benefits.

HITCHENS, Christopher. Airport insecurity. *Vanity fair*, juin 1997, n° 442, p. 58-62.

📖 *International conference aviation security: how to safeguard international air transport? Proceedings of a conference.* Leyden : University of Leyden, 1987. 178 p.

JAKUBYSZIN, Christophe. Les Aéroports n'approcheront pas la sécurité totale avant 2002. *Le Monde*, 14 septembre 1996, p. 15.

📖 LAWTON, Richard M. *Airport security : the battle against terrorism*. sl : sn, 1994. IV-16 f.

LEPINASSE, Guy, LORiot, Jacques, BOUISSET, Jean-François. Dossier sûreté. *Aéroports magazine*, mars 1989, n° 196, p. 4-19.

LORiot, Jacques, ALBOUY, J.C., BOURGEON, P.H. Sûreté : la priorité. *Aéroports magazine*, décembre 1990, n° 214, p. 6-10.

LOUKAKOS, Nicolas. La Sûreté du transport aérien de passagers. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 14-16.

Après avoir rappelé l'affaire Clément-Bayard contre Coquerel 1913, l'auteur définit le terrorisme : capture illicite, détournement et piraterie. L'importance des médias est soulignée : les actes terroristes n'ont d'impact que s'ils sont médiatisés. Souvent dramatisées et amplifiées, les informations diffusées sont une forme de publicité utilisée par les terroristes. L'efficacité des mesures de sûreté précisées dans les recommandations de l'OACI comme l'annexe 17 à la Convention de Chicago dépend essentiellement des moyens humains et matériels affectés à la prévention.

MARCK Bernard, SARAZIN J. Dossier transport aérien civil. *Aéroports magazine*, mars 1994, n° 246, p. 4-15.

MARCK, Bernard, NANA, Jean-Pierre, RAGOT, Michel. Dossier sûreté. *Aéroports magazine*, mai 1993, n° 238, p. 6-17.

MARCK, Bernard. Contre la seconde d'inattention. *Aéroports magazine*, mai 1992, n° 228, p. 26-28.

MARCK, Bernard. Sûreté : la transparence. *Aéroports magazine*, mai 1994, n° 248, p. 8-11.

MATTICK, Teresa. Make Airport Safety a Priority. *Air Line Pilot*, Septembre 1996, vol. 65, n° 8, p. 22-24.

📖 MEAZZA, Marina. *La Sûreté aéroportuaire*. 117 f. dactyl. Mém. DESS : Transport aérien : Aix-Marseille 3 : 1995.

MEYER, Hélène. La CEAC lutte contre le terrorisme dans le transport aérien. *ITA magazine*, 1989, n° 53, p. 10-11.

📖 MOORE, Kenneth C. *Airport, Aircraft and Airline security*. 2<sup>e</sup> ed. Newton : Butterworth-Heinemann, 1991. 409 p.

NELMS, W. Security : shifting targets. *Air transport world*, 1997, vol. 34, n° 2, p. 29.

New Airports Around the World - The Security Implications. *Intersec*, septembre 1994, vol. 4, n° 9, p.284-286.

NOJEIM, Gregory T. *Statement of Gregory T. Nojeim, legislative counsel american civil liberties union Washingtwn national office on civil liberties implications of aviation security passenger profiling before the international conference on aviation safety and security in the 21th*. [On-line]. 14 janvier 1997. [07.02.98]. Available from internet. <URL : <http://www.aclu.org/congress/t011497a.html>>.

OTT, James. Security Rates 'Top Priority'. *Aviation Week & Space Technology*, 16 septembre 1996, vol. 145, n° 12, p. 36-38.

OTT, James. Airport security, a broader plan, not a silver bullet. *Aviation Week & Space Technology*, 7 octobre 1996, vol. 145, n° 15, p. 32-34.

The US is instituting a new domestic airports security plan that is similar to that used in Europe and which will deploy a mix of bomb detection technologies and improved personnel involvement

Paris Airports, British Airways Resolve Security Concerns. *Aviation Daily*, 18 juin 1997, vol. 328, n° 56, p. 475.

Permanence et cohérence pour un impératif majeur : la sûreté. *Le Monde*, 6 janvier 1995.

PHILLIPS, Edward H. Mix of technology key to increased security. *Aviation Week & Space Technology*, octobre 1996, vol. 145, n° 15, p. 50-52.

Although installing state-of-the-art bomb detection equipment could significantly increase airport security, even today's most advanced systems have limited capabilities and are expensive. A mix of technologies is needed to improve overall security.

 PHIPPS, Denis. *The Management of aviation security*. London : Pitman, 1991. XII-367 p.

RAGOT, Michel. De l'adaptation à la prise de conscience : la sûreté au quotidien. *Aéroports magazine*, mai 1993, n° 238, p. 14-16.

RAMBERT-RAT, Gilles, MEUSBURGER, Yves. Aéroport et sûreté. *Revue générale des routes et aérodromes*, 1996, Hors série n° 1, p. 32-34.

Face à la croissance de la menace terroriste, le gouvernement a décidé de renforcer la sûreté aéroportuaire. En particulier, un important programme de réaménagement des aérogares a été lancé, visant à exécuter le contrôle des bagages de soute avec des systèmes plus performants (équipements de détection radioscopiques de nouvelle génération, automatisés et intégrés dans les chaînes de convoyage des bagages, tomographie, scanner) complétant les moyens plus traditionnels comme la fouille manuelle ou les chiens détecteurs d'explosifs.

*Report of the President's commission on aviation security and terrorism : recommendations, abridged version*. [On-line]. [10.01.98]. Available from internet. <URL : <http://www.frac.com/presrprt.htm>>.

RICHARD, P. La Sécurité aérienne face au terrorisme. *Vie du rail et Transport*, 1995, n° 2513, p. 31-32.

SHANKS, Norman. Why we all have to remember PAN AM 103. *ACI Europe Airport Business*, juin-juillet 1995, p. 22-23.

SINGH, Inderjit. To fly or not to fly... ? *Revue Intersec*, mai 1995, n° 5, p. 14-17.

SLEPIAN, Charles G. *Statement on Tort Liability for Inadequate Security At Domestic Airport : Facilities Submitted to the President's Commission on Aviation Security and Terrorism*. [On-line]. 1990. [10.01.98]. Available from internet. <URL : <http://www.frac.com/90report.htm>>.

SOULIER, Gérard. Sûreté totale. *Aviation Civile*, avril/mai 1994, n° 264-265, p. 16.

 ST. JOHN, Olivier P. *Air piracy, airport security & international terrorism : winning the war against hijackers*. Westport : Greenwood Publishing Group, 1991. 296 p.

TOSELLO, Jean-Louis, LEBRUN, Vincent. *La Sûreté du transport aérien*. Paris : DGAC, 1993.

 WALLIS, Rodney. *Combatting air terrorism*. Washington ; London : Brassey's US, 1993. XIX-177 p.

WALLIS, Rodney. Security, important lessons still be learned. *Jane's airport review*, juin 1993, p. 17-20.

WILKINGS, P. Aviation security in airport development. *National conference publication - Institution of engineers*, 1995, n° 7, p. 81-86.

WILKINS, Peter. Aviation security : the international dimension , *Revue Intersec*, mai 1995, n° 5, p. 29-31.

YATES, Chris. Security audits puts airports on guard. *Jane's airport review*, mai 1996, vol. 8, n° 4, p. 29-30.



### III - DETECTION DES EXPLOSIFS ET CONTROLE DES BAGAGES

---

 AVIATION CIVILE INTERNATIONALE. *Practical handbook on comprehensive baggage screening*. sl : ACI, 1997. 80 p.

Après avoir déterminé les différents scénarios possibles pour mettre en place un contrôle de sûreté des bagages (soute et bagages de cabine), on évalue l'impact en terme de capacité aéroportuaire et d'équipements. Avec études de cas.

*Aéroports : la sûreté des bagages plus contraignante en Europe qu'aux USA*. Dépêche de l'Agence France Presse du 26 juillet 1996.

AIRPORT NEWS AND TRAINING NETWORK. *Airport Security: Lessons Learned*. ANTN, décembre 1996. Cassette vidéo, code n° 295-1296. 1 hour, 30 minutes.

A host of experts talk about their experiences in airport security. Learn about developing x-ray screener training; evaluating x-ray screening operator performance; the results of an EDS airport demonstration project at San Francisco International, Hartsfield Atlanta International and others, the integration of explosives detection systems in airports and a modular learning system for explosives detection.

AIRPORT NEWS AND TRAINING NETWORK. *Baggage Screening Checkpoint Tools and Considerations*. ANTN, décembre 1996. Cassette vidéo, code n° 297-1296. 1 hour, 30 minutes.

An in-depth look at screening tools and issues. Silva Kandiah, SATS Security Services, discusses the paradoxes of security service. Clint Seward and Tex Yuki of Spatial Dynamics Applications Inc. review the dielectric portal for screening people. This program will also feature Eric Miller, Sabre Decision Technologies, on simulation modeling as a tool for security research and planning; Eric Harper, Noshir Langrana and Grigore Burdea of Rutgers University on airport virtual luggage inspection simulation, and James Aldo, Vivid Technologies, on the role of explosive detection.

AIRPORT NEWS AND TRAINING NETWORK. *Innovative Security Technology*. ANTN, décembre 1996. Cassette video, code n° 296-1296. 1 hour, 30 minutes.

With security at the forefront of aviation issues today, keeping up with new technology is more important than ever. This program will cover the use of materials discrimination at high energy for the detection of explosives in cargo; the detection of explosives in hand carried and checked baggage using a dual energy; dual view x-ray imaging system; neutron resonance transmission analysis with <sup>252</sup>Cf for detection of explosives; explosives detection by <sup>14</sup>N Pure NQR; the detection of hidden explosives, and drugs and more.

Airport Security Bulletin. *The Journal of explosives engineering*, 1998, vol. 15, n° 1, p. 46.

Airport whole-body scanners see everything . *Current science*, 16 mai 1997, vol. 82, n° 16, p. 15.

A company called American Science and Engineering recently invented the BodySearch scanner. The device bounces low-level X rays off a person standing on a platform and produces images of the person's body and anything the person may be hiding under his or her clothes. The device will be used for airport security.

ATTREE, Jeremy. Explosion detection, the reality. *Passenger Terminal 1994*, 1994, p. 206-208.

BAA Explains Screening. *Airports International*, Mai 1994, p. 18-20.

CHRONIS, Peter G. Airlines have new security screen secret system raises discrimination question, *Denver Post*, 1 janvier 1998, p.1.

When a passenger purchases a ticket, a computer will match information about the customer against undisclosed criteria to decide whether the person's baggage needs a further check. If the criteria match, an airline agent will see a prompt on the computer screen. The passenger's luggage will then be subjected to additional X-rays and passed through an explosive detection device.

BOUISSET, J.F. Security Technologies and Techniques : Airport Security Systems. *Journal of testing and evaluation*, mai 1994, vol. 22, n° 3, p. 247.

 COMMITTEE ON COMMERCIAL AVIATION SECURITY. *Detection of explosives for commercial aviation security*. [On-line]. Washington : National Academy Press , 1993. 108 p. [10.01.98]. Available from internet. <URL : <http://www.nap.edu/readingroom/enter2.cgi?0309049458.html>>.

This book advises the Federal Aeronautics Administration FAA on the detection of small, concealed explosives that a terrorist could plant surreptitiously on a commercial airplane. The book identifies key issues for the FAA regarding explosive detection technology that can be implemented in airport terminals. Recommendations are made in the areas of systems engineering, testing, and technology development.

COX, R. J. Security screening : the front line. *Air line pilot*, 1 octobre 1997, vol. 66, n° 9, p. 27.

DENNISON, Scott, LASH, Scott. Technology Advancements at Airport Checkpoints. *Aviation Security International*, juillet 1994, n° 5, p. 15-16.

DORNHEIM, Michael A. Lockheed Martin developing alternative explosives detection bomb detector for airline baggage. *Aviation Week & Space Technology*, 9 Septembre 1996, vol. 145, n° 11, p. 841.

Lockheed Martin Corp. is proceeding with development of a bomb detection device to compete with Invision's CTX 5000. The Examiner 3DX 6000, expected to begin testing in Summer 1997, will use a helical X-ray scan and two X-ray energy levels to provide better speed and fewer false alarms.

DORNHEIM, Michael A. Stiff technical criteria slow explosive detection in U.S. companies have difficulties meeting tough FAA standards for explosives detection machines TWA 800 Probe. *Aviation Week & Space Technology*, 5 août 1996, vol. 145, n° 6, p. 362.

Companies have had a hard time meeting FAA standards for airport explosives detectors. FAA standards include detection of a variety of explosives while processing 450 bags per hour. Only the InVision CTX 5000 has been certified. The Rapid Detection System from Vivid Technologies shows promise.

Explosive detection - Choosing the best system. *In Airport technology international 1998*. London : Sterling Publications Ltd., 1997, p. 25-26 et 28.

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION. *Explosive Detection Systems*. [On-line]. FAA, août 1996. [10.01.98]. Available from internet : <URL : <http://www.airportnet.org/depts/regaff/explode.htm>>.

The FAA is proposing to amend the current Criteria for Certification of Explosives Detection Systems. This amendment would introduce minimum performance standards for EDS equipment designed to identify detonators. The current Criteria include minimum performance standards only for EDS equipment designed to identify main/bulk explosive charges.

GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Aviation security : development of new security technology has not met expectations*. [On-line]. Washington, D.C. : GAO, 19 mai 1994. rapport n° RCED-94-142. [10.01.98]. Available from internet : <URL : <http://www.bts.gov/NTL/DOCS/rc94142.htm>> ou <URL : <http://www.airportnet.org/depts/federal/gao/avsec.htm>>.

GENERAL ACCOUNTING OFFICE. *Terrorism and drug trafficking : Responsibilities for developing explosives and narcotics detection technologies*. [On-line]. Washington, D. C. : GAO, 15 avril 1997. [10.01.98]. Available from internet : <URL : <http://www.jya.com/nsiad-97-95.htm>>.

GOULD, R. Tags for bags boost airport security. *New Scientific*, 1990, vol. 127, n° 1733, p. 42.

HUGHES, David. FAA prepares testing procedure for explosive detection systems. *Aviation Week & Space Technology*, 7 juin 1993, vol. 138, n° 23, p. 1222.

The FAA will have outside experts begin certification testing for explosive detection systems in Aug, 1993. Vapor detectors and particle detectors will be checked by the FAA to ensure they are ready for certification testing.

HUGHES, David. FAA to start field trials of explosives detector. *Aviation Week & Space Technology*, 15 Mai 1995, vol. 142, n° 20, p. 342.

The FAA will begin testing InVision Technologies' CTX-5000 explosives detector, and will consider mandating their use at US airports. Thermedics' Egis detectors and Vivid Technologies systems, which have not been FAA certified for checked baggage, are also drawing interest from airports.

HUGHES, David. UK, US pursue baggage screening. *Aviation Week & Space Technology*, 5 septembre 1994, vol 141, n° 10, p.74-75.

The UK Transport Dept has realistic hopes of achieving its goal of 100% screening of airline baggage for explosives by 1996, while the US Federal Aviation Administration FAA is testing baggage inspection equipment for certification. Several UK airports already have such equipment in place.

JUDGE, Jossie. UK Airports' New Passenger/Baggage Security Systems. *Aviation Informatics*, avril/mai/juin 1994, p.18-19.

LAVITT, Michael O. Luggage inspection system uses resonance technology Quantum Magnetics' QSCAN-1000. *Aviation Week & Space Technology*, 5 février 1996, vol. 144, n° 6, p. 922.

Quantum Magnetics is about begin testing QSCAN-1000, a checked luggage inspection system that uses quadrupole resonance QR, similar to the magnetic resonance imaging used in medicine. The only difference is that QR does not employ magnets. Instead a short pulse of low-frequency radio waves is directed at luggage. The RF energy radiated back from the nuclei in the luggage are picked up by a receiver and analyzed for RDX or PETN, the primary constituents of explosives.

LUNDINE, Susan. Software technology introduces new airport security system. *Orlando business journal*, 14 mars 1997, vol. 13, n° 41, p. 11

McKENNA, Edward L. FAA permits operational testing of advanced explosive devices airport security. *Aviation Week & Space Technology*, 17 août 1992, vol. 137, n° 7, p. 391.  
The FAA will allow airlines to voluntarily employ X-ray and vapor detection equipment to examine electronic items passengers carry on. The shortfall of such systems is that they rely on personnel to interpret the data and there is a margin for human error.

MEYER, Tom. From deterrence to detection : a system approach to airport security. *Airport forum*, juin 1992, vol. 22, n° 3, p. 44-45.

MORROCCO John D. Europe makes steady progress on airport baggage screening. *Aviation Week & Space Technology*, 7 octobre 1996, vol. 145, n° 15, p. 40-41.  
European nations are forging ahead in deploying baggage screening systems and are on track to reach 100% compliance by the year 2000. Common standards for equipment and procedures are being developed.

MORROCCO, John D. U.K. forges ahead on baggage security : United Kingdom Department of Transportation's program for 100% screening of international cargo hold baggage. *Aviation Week & Space Technology*, 29 juillet 1996, vol. 145, n° 5, p. 292.  
The U.K. Dept. of Transportation has taken a major step toward achieving its goal of 100% security screening for international cargo hold baggage through its installation of updated screening systems at airports throughout the country.

NASH, Trevor. Back to Basics: Metal Detection Methods. *Aviation Security International*, janvier 1996, vol. 1, n° 1, p. 25-26.

 NATIONAL RESEARCH COUNCIL, COMMITTEE ON COMMERCIAL AVIATION SCREENING. *Airline passenger security screening : new technologies and implementation issues*. Washington, D.C. : National Academy Press, 1996. 88 p. [10.01.98]. Available from internet <URL : <http://www.nap.edu/readingroom/reader.cgi?auth=free&label=ul.book.0309054397>>.

This book addresses new technologies being considered by the Federal Aviation Administration FAA for screening airport passengers for concealed weapons and explosives. The FAA is supporting the development of promising new technologies that can reveal the presence not only of metal-based weapons as with current screening technologies, but also detect plastic explosives and other non-metallic threat materials and objects, and is concerned that these new technologies may not be appropriate for use in airports for other than technical reasons. This book presents discussion of the health, legal, and public acceptance issues that are likely to be raised regarding implementation of improvements in the current electromagnetic screening technologies, implementation of screening systems that detect traces of explosive materials on passengers, and implementation of systems that generate images of passengers beneath their clothes for analysis by human screeners.

New Baggage System Will Increase Airport Security. *Aviation Daily*, 24 juin 1997, vol. 328, n° 60, p. 510.

PAYNE, Robert A. Le Système informatisé de concordance des bagages se caractérise par sa sûreté optimale et sa commodité. *Journal OACI*, janvier/février 1995, p. 20-21.

PILLING, Mark. BAA Goes for In-Line Screening. *Airports International*, novembre/décembre 1995, p. 14-19.

POLILLO, Ronald, HIGBIE, Warren. Deploying Explosives Detection Systems at U.S. Airports. *The Journal of Air Traffic Control*, avril-juin 1997, vol. 39, n° 2, p. 40-43.

PORT, Otis. Where are the bomb sniffers? airport security devices. *Business Week*, 5 août 1996, n° 3487, p. 782.

Only two airports in the US are using X-ray machines to screen luggage for bombs, compared to dozens in Europe. This is ironic because the machines were made in the US. But high expense and lax security regulation by the FAA have impeded the use of these machines in the US.

QUELLIN, Paul. The Art of Detection. *ICAO Journal*, mai 1997, vol. 52, n° 4, p. 10-13.

REDPATH, G., McCLURE, G. Role of electronic security systems integration in airport management. In *Proceedings of the 1997 European Conference on Security and Detection, ECOS, London, UK, 28-30 avril 1997*, IEE Conference Publication, 1997, n° 437. p. 137-141.

Screen and save. *Jane's Airport Review*, décembre 1997, vol. 9, n° 10, p. 56.

SHANKS, Norman. Nouveau système de contrôle des bagages enregistrés en Grande-Bretagne d'ici 1996. *Journal OACI*, vol. 49, n° 5, juin 1994, p. 7-9.

SHIFRIN, Carole A. Potential of explosives focuses renewed attention on security. *Aviation Week & Space Technology*, 5 août 1996, vol. 145, n° 6, p. 33-34.

Efforts to tighten airport security and increase airline safety will focus on screening passengers, baggage and cargo for explosives. Experts point out that no security measures are foolproof.

📖 ST. LAURENT, Norman Mark. *Airport security checkpoint screener*. 163 p. Thesis MAS : Embry-riddle aeronautical university : 1994.

📖 TSACOUSMIS, Theofolus P. *Access security screening : challenges and solutions*. sl : American Society for Testing and Materials, 1992. 90 p.

WALLIS, Rodney. Slow progress on global screening. *Airports International*, novembre 1994, p. 22-25.

WOLFF, Steve. Installation of an EDS must be well planned to meet the needs of each particular airport. *ICAO journal*, décembre 1995, vol. 50, n° 10, p. 11-13.

YATES, Chris. Europe aims for total screening before 2000. *Jane's airport review*, mars 1995, vol. 7, n° 2, p. 31-34.

YATES, Chris. Hold baggage sets security against capacity. *Jane's airport review*, mars 1996, vol. 8, n° 2, p. 27-28 et 33-34.

## IV - LE PERSONNEL, SA FORMATION ET SA GESTION

---

BOQUEN, Christophe. Former l'état d'esprit, de l'acteur au partenaire. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 17-18.

La sûreté aéroportuaire est devenue au fil des ans une préoccupation majeure des Etats. Lutter efficacement contre les actes de malveillance est un but que la formation peut aider à atteindre. Trois domaines d'apprentissage sont à développer dans un programme de formation : le savoir théorique, le savoir être les réactions en situation, le savoir faire la technicité. L'expérience montre que l'efficacité des mesures dépend de l'état d'esprit sûreté de la plate-forme.

BOQUEN, Christophe. La Sûreté : un état d'esprit. *Aviation Civile*, avril/mai 1994, n° 264/265, p. 14-15.

BROSSELIN, Serge. Sûreté : la garantie Matrapass. *Aéroports magazine*, novembre 1993, n° 243, p. 34-35.

Dossier sûreté : nouveau système de contrôle et de gestion des accès. *Aéropresse : le magazine du personnel des aéroports de Lyon*, mai 1997, n° 75, p. 16-19.

FAA calls for fines for falsification of information to access secured airport areas. *The Weekly of business aviation*, décembre 1996, vol. 63, n° 23, p. 255.

 FOBES, J.L., LAFARO, RONALD, et al. *Airport security screener and checkpoint security supervisor training*. Atlantic city : FAA, 1995. 121 p.

HANSEN, Frederick D. Airport security - Are personnel the weak link? *In Aviation surety: The product of safety and security; Annual Jerome Lederer Colloquium, 1st, New York, NY, Apr. 10-11, 1997*. New York : College of Aeronautics, 1997, p. 15.

HOWARD, Robert A., ROCHON, Donald M. Controlling Airport Access. *Security Management*, novembre 1993, vol. 37, n° 11, p. 53-55.

KNOWLES, Alan. Séminaire dans la région Asie/Pacifique sur le rôle des facteurs humains dans la sûreté de l'Aviation. *Journal OACI*, juin 1994, p. 16-18.

NANA, Jean-Pierre. Aéroport Charles de Gaulle : sûreté-sécurité, une affaire de spécialistes. *Aéroports magazine*, mai 1993, n° 238, p. 9-11.

NEIDERMAN, Eric C., FOBES, J. L. Operational test and evaluation of human factors interventions for airport security screeners *In Human Factors and Ergonomics Society, Annual Meeting, 41st, Albuquerque, NM, Septembre 22-26, 1997, Proceedings. Vol. 2 Santa Monica, CA, Human Factors and Ergonomics Society, 1997, p. 1094-1097.*

PESTEL, Bernard. Le Commandant de bord et la sûreté. *Pilote de ligne*, n° 12, décembre 1996, p. 11-13.

Avant de décrire les prérogatives du commandant de bord en matière de sûreté, mais aussi les limites de celles-ci, l'auteur détermine le cadre légal de leur exercice. Sur le plan international, ce sont les normes et pratiques recommandées de l'annexe 17 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 qui sont la base normative internationale. La Conférence Européenne de l'Aviation Civile a élaborée également un document sûreté Doc. 30 CEAC. Le cadre légal français comporte trois types d'organisations superposées : une organisation opérationnelle CNS, GESAC, COLSA, COS, une fonctionnelle Mission sûreté de la DGAC, une conjoncturelle.

POYNER, Alan. L'Industrie de l'aviation élabore des moyens de formation pour améliorer la sûreté dans le monde. *Journal OACI*, novembre 1996, p. 5-6 et 26.

QUERRY, Bernard, CAMET, Françoise. La Gendarmerie des transports aériens : le rôle de la douane. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 23-24.

Formation spécialisée de la gendarmerie nationale, la GTA, créée en 1953, est placée pour emploi auprès de la DGAC. Organisation, compétence et missions. Mission et répartition des compétences des douanes.

 RTCA. *Standards for airport security access control systems*. Washington, D.C. : RTCA, 1996. VII-66 p.

 RUDMAN, Jack. *Airport security guard*. Syosset : National Learning Corporation, 1994.

 RUDMAN, Jack. *Airport security supervisor*. Syosset : National Learning Corporation, 1994.

 RUDMAN, Jack. *Senior airport security guard*. Syosset : National Learning Corporation, 1994.

SUTHERLAND, R.G. Un Personnel qualifié constitue la clef d'un programme de sûreté efficace. *Journal OACI*, avril 1992, p. 6-7.

## **V - REFERENCES COMPLEMENTAIRES**

---

ASTA asks FAA for help informing consumers of security rules. *Aviation Daily*, novembre 1996, vol. 326, n° 27, p. 224.

CATANIA, Sophie. Les Passagers difficiles. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 30-32.

Le traitement des passagers qualifiés de difficiles regroupent le traitement des passagers non admis INAD et celui des reconduits à la frontière DEPO. Les transporteurs aériens ne sont pas véritablement préparés à ce type de problème.

DURINCKS, Franck. Les Ateliers OACI encouragent l'élaboration de programmes nationaux de sûreté de l'Aviation. *Journal OACI*, juin 1994, p. 10-11.

EVANS, Howell. Le Modèle clé en main est celui qui permet la meilleure gestion d'un système de sûreté intégré. *Journal OACI*, avril 1993, p. 12-13.

📖 FONTANAUD, Daniel. *Les Accords de Schengen : problèmes politiques et sociaux*. Paris : La Documentation Française, 1996. 126 p.

GREAVY, Stella. Airport automation : improving passenger facilitation and security. *Automatic I.D. News Europe*, juin 1996, vol. 5, n° 5, p. 1.

JOY, J.C. Trevor. Le Système d'assurance de la qualité peut inspirer confiance dans un programme de sûreté. *Journal OACI*, avril 1993, p. 8-12.

KOENIG, Robert L. Sûreté de l'aviation : jusqu'à quel point les voyageurs acceptent-ils d'être dérangés par des mesures de sûreté ? *Journal OACI*, novembre 1996, vol. 51, n° 9, p. 16-20 et 28-29.

📖 LAUER, Alisa Cook. *The Image of airport security : an annotated bibliography*. Omaha : UNO Aviation institute, University of Nebraska at Omaha, 1996. 15 p.

LOUKAKOS, Nicolas. Les Equipements de prévention. *Pilote de ligne*, décembre 1996, n° 12, p. 25-26.

Les contraintes intervenant dans les procédures de traitement des bagages au niveau de la sûreté peuvent être architecturales, commerciales ou financières. Le dispositif s'articule autour de trois axes : le contrôle des passagers et des bagages à main, le contrôle des bagages de soute de la poste et du fret (rayon X, renifleurs, activation thermique de neutrons), la télésurveillance et les dispositifs électroniques.

Passenger perception key to introducing new airport security technology. *World airport Week*, 2 Juillet 1996, vol. 3, n° 27.

McMUNN, Mary. Aviation security and facilitation programmes are distinct but closely intertwined. *ICAO Journal*, novembre 1996, vol. 51, no. 9, p. 7-9 et 26-27.

Public acceptance key to introducing new airport security technology. *Air safety Week*, 19 août 1996, vol. 10, n° 33.

ROUSSEL, Michel. Conception des équipements de sûreté sur les aéroports. *Revue générale des routes et aérodromes*, hors série 1991.

SINGH, Inderjit. Le Défi d'aujourd'hui : des constructions intelligentes qui rehaussent la sûreté. *Journal OACI*, novembre 1996, vol. 51, n° 9, p. 11-13.



 *Sûreté aéroportuaire : recommandation pour la conception des aéroports*. Paris : Service Technique des Bases Aériennes, 1994. 110 p.

Constitue une synthèse des dispositions de sûreté à prendre en compte aux différents stades de la conception des aéroports. Il détaille les conséquences de la réglementation existante sur l'aménagement des aéroports. L'objectif principal est de favoriser l'intégration des contraintes de sûreté aux premiers stades de la conception d'aéroports ou d'installations aéroportuaires, pour une meilleure efficacité des dispositifs de sûreté et à un moindre coût.

VALLAT, F. Dérégulation aérienne : la sûreté oubliée ? *Futuribles*, 1992, n° 167, p. 87-93.