

## **De sécurité en sûreté : où en est l'espace aéroportuaire ?**

Lucie Demettré, doctorante au laboratoire ADES CNRS, enseignante à l'Université de Bordeaux

22 février 2010 : l'aéroport de Paris-CDG met en service son premier scanner corporel suivant le mouvement impulsé par ses voisins britanniques et néerlandais. Cette expérimentation vient répondre à un attentat manqué sur un vol Amsterdam-Detroit en décembre 2009 et repose encore sur le volontariat des passagers. Malgré tout, le scanner corporel est à l'origine d'un débat passionné, certains dénonçant une atteinte à l'intimité des personnes. Face à cette levée de bouclier, les autorités aéroportuaires avancent deux types d'arguments : la sécurité serait renforcée et les modalités de contrôle deviendraient plus rapides. Au-delà de la polémique, cet événement présente un véritable intérêt géographique dans la mesure où il met en lumière deux impératifs auxquels doit répondre l'aéroport. En premier lieu, cette interface entre ciel et terre doit être fluide et doit assurer un écoulement parfait des flux de passagers au départ et à l'arrivée en éliminant les points de frottement et les retenues. Cela se traduit par une organisation de l'espace caractéristique et guidée par l'opérationnalité. Mais l'aéroport doit aussi faire face à un second impératif : la sécurité. Plus exacerbée que dans n'importe quelle autre infrastructure de transport, cette préoccupation est pour le moins contradictoire car elle est à l'origine de multiples contrôles qui ralentissent l'activité aéroportuaire. Aux yeux des passagers, les files d'attente, les portiques électromagnétiques et maintenant les scanners corporels sont les manifestations spatiales les plus visibles de l'introduction de ces mesures de sécurité dans l'aéroport. Cependant, compte tenu des menaces qui pèsent sur celui-ci, on peut se douter qu'elles ne sont que la partie émergée de l'iceberg. La réflexion proposée ici interroge la façon dont la sécurisation toujours croissante vient façonner l'espace aéroportuaire.

### **1-Sécurité et morphologie aéroportuaire : la construction d'un paysage transnational**

Selon la sociologue Catherine Moricot, « *du point de vue du passager, la continuité est totale ; de l'aéroport de départ à l'aéroport d'arrivée, il n'aura pratiquement pas de sensation de différence* » (Moricot, 1992). En effet, vu du ciel, tous les aéroports se ressemblent. A travers leur hublot, le voyageur aérien peut aisément identifier les marqueurs qui en font un objet spatial remarquable : les pistes, les terminaux, la tour de contrôle, les parkings, les hangars, les voies d'accès, la signalisation, les jetées, etc. L'aéroport s'affirme comme un lieu générique de l'espace urbain contemporain.

### **Les aéroports internationaux de Dar-Es-Salam et de Francfort vus du ciel**



Source : C.Roy, 2000



Source : Google earth, 2009

La nécessaire opérationnalité du lieu est indéniablement à l'origine de cette standardisation du paysage aéroportuaire. En effet, l'aéroport doit avant tout permettre de débarquer et d'embarquer le plus grand nombre de voyageurs en un temps très court. Afin d'atteindre ces objectifs, les gestionnaires adoptent les configurations qui ont déjà fait leurs preuves ailleurs. C'est ainsi que la séparation sur deux niveaux des flux de passagers au départ et à l'arrivée s'est diffusée, ou encore que les jetées ont fait leur entrée dans le paysage aéroportuaire mondial, à partir des années 1960. Néanmoins, ces préoccupations purement fonctionnelles sont contrariées par des exigences de sécurité qui participent aussi incontestablement à modeler la morphologie de l'aéroport.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) entend par sécurité aérienne « *tout ce qui relève des règles d'exploitation des aéronefs et des installations par les personnels qui en ont la charge* » [1]. L'infrastructure aéroportuaire doit donc garantir les conditions de sécurité optimales pour les aéronefs qui en décollent et y atterrissent, et cela en adoptant les normes véhiculées par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). Dans la mesure où le trafic aérien est international, il a fallu très tôt mettre en place une réglementation garantissant un niveau de sécurité aérienne équivalent dans toutes les régions du monde. Depuis 1944 l'OACI est chargée de réglementer et d'engager l'uniformité des réglementations du transport aéronautique international et également de son unique infrastructure qu'est l'aéroport. Les spécifications concernant l'aéroport sont réunies dans l'*annexe 14* à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, complétée par plusieurs manuels à destination de ceux qui planifient et qui gèrent les aéroports : le manuel de conception des aérodromes ; celui sur la planification d'aéroport ; celui concernant les services d'aéroport ; ou encore celui présentant les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (OACI docs 9157, 9184, 9137, 9476). A leur lecture, on s'aperçoit rapidement que l'aéroport est un espace extrêmement codifié, sans aucune comparaison possible. Rien n'échappe aux réglementations de l'OACI, que ce soit la longueur et la largeur des pistes, leur revêtement, leur orientation, l'agencement des voies de circulation et des aires de trafic, la signalisation (marquage au sol et balisages lumineux), la hauteur de la tour de contrôle, l'état de la surface des chaussées, les précautions à prendre face au péril aviaire et au risque d'incendie, ou encore la langue utilisée sur la plateforme (l'anglais est devenue la langue universelle du trafic aérien). Toutes ces normes sont autant de facteurs d'uniformisation qui sont à l'origine d'un agencement spatial devenu incontournable.

L'empreinte laissée sur l'espace aéroportuaire par ces préoccupations sécuritaires est incontestable. Celles-ci ont façonné une infrastructure de transport transnationale, où la normalisation produit de la standardisation. Néanmoins, depuis quelques décennies, les codes édictés par la sécurité aérienne ne sont plus les seuls à intervenir dans la conception et l'évolution de ces plateformes. Aujourd'hui les inquiétudes liées à la sûreté modèlent autrement le chantier permanent que constitue l'aéroport.

## **2-La sûreté aéroportuaire ou l'avènement de l'aéroport-forteresse**

Au cours du XXème siècle, le terme de sûreté a disparu du vocabulaire juridique au profit de celui de sécurité. Cela se justifie notamment par le fait que le latin ne distingue pas ces deux termes à l'étymologie commune. Cependant, à partir des années 1960 et 1970, les actes terroristes qui ont frappé les aéroports ont rendu nécessaire la réintroduction de ce terme, soulignant alors les nouvelles préoccupations de leurs gestionnaires. Compte tenu de l'internationalité du trafic aérien, l'aéroport est devenu un haut lieu de la mondialisation et donc une cible de choix pour les terroristes souhaitant faire entendre leurs revendications. Ainsi, entre 1968 et 1978, 400 détournements d'avions ont été recensés, ayant touché plus de



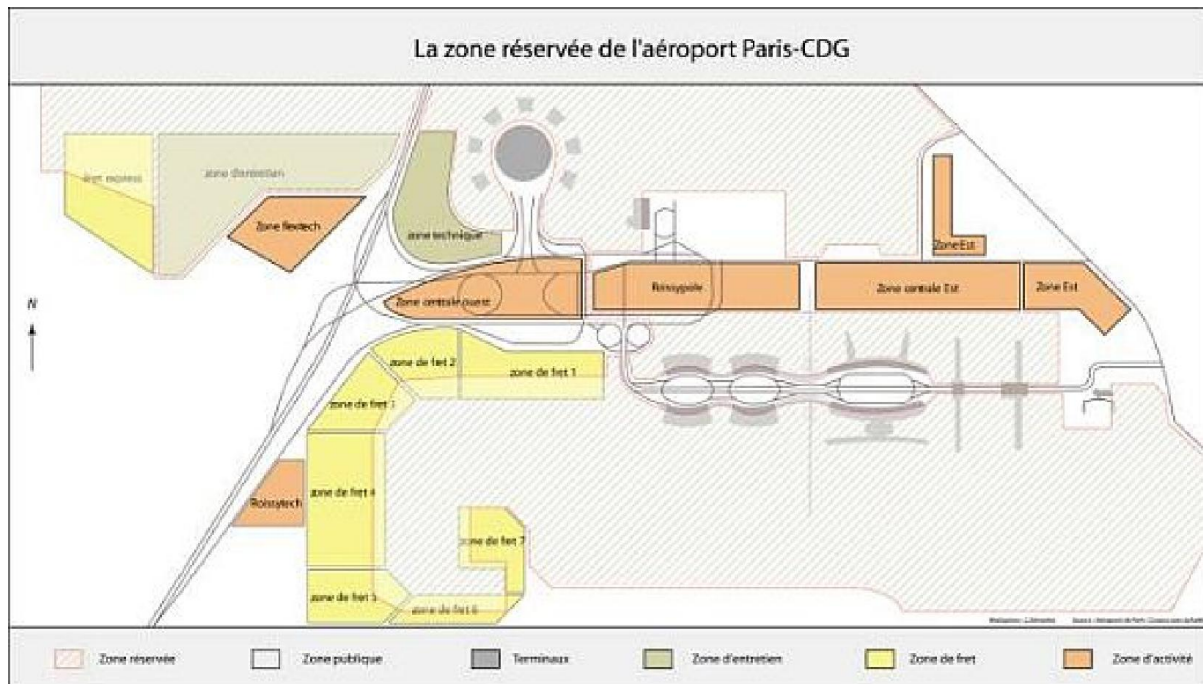
75 000 passagers, s'en sortant pour la plupart indemnes (Gordon, A., 2008). Certains d'entre eux ont particulièrement marqué les esprits, comme le détournement, en 1970, de trois avions par les pirates de l'air palestiniens du FPLP (qu'ils ont ensuite fait exploser sur l'aéroport de Zarka en Jordanie), ou celui plus tardif du vol Paris - Alger en 1994 par quatre membres du Groupe Islamique Armée (GIA). Ces épisodes terroristes ont culminé avec les événements du 11 septembre 2001, fomentés par Al Qaida et suivis depuis par plusieurs tentatives heureusement avortées.

En réponse à ces assauts répétés, les aéroports ont adopté des mesures de sûreté drastiques. Celles-ci ont pour caractéristique de se rapporter à la protection des personnes, du fret, des installations et des matériels contre les actes de malveillance volontaire, autrement dit, contre les attentats terroristes [2]. C'est en cela que la sûreté se distingue de la notion de sécurité.

L'ambiance des aéroports change alors du tout au tout : s'ils étaient jusque-là considérés comme les antichambres de la liberté offerte par le transport aérien, ils deviennent des lieux ultra contrôlés où tous les faits et gestes des usagers sont sous surveillance. Dès lors, l'aéroport doit faire face à un bouleversement spatial : une nouvelle architecture défensive traduit désormais spatialement l'atmosphère d'anxiété qui s'est emparée de l'infrastructure. L'obsession sécuritaire affecte en premier lieu les terminaux, qui connaissent une fermeture physique de leur espace. Les années 1960-1970 marquent la fin de l'aéroport-théâtre, où les badauds se pressaient afin d'admirer le ballet des avions, profitant des terrasses et des restaurants panoramiques. Les unes et les autres sont progressivement fermés tout comme l'architecture des terminaux se bétonne et restreint ses ouvertures sur l'extérieur. Dorénavant, les spectateurs du voyage aérien sont écartés de l'aéroport. L'épisode le plus emblématique est la condamnation des terrasses d'Orly suite aux attentats du terroriste Carlos, perpétrés en 1975.

A cette fermeture physique des terminaux s'ajoute un placement sous haute surveillance de l'ensemble de la zone aéroportuaire, qui permet d'accroître le contrôle de l'espace. Les gestionnaires se dotent ainsi d'un équipement de vidéosurveillance très complet (le terminal 1 de Paris-CDG compte plus de 450 caméras) auquel s'ajoutent les patrouilles permanentes d'agents de sécurité et de soldats en uniforme et armés, souvent accompagnés de chiens renifleurs. Cette présence policière, qui se veut dissuasive, est renforcée à l'occasion des vols à hauts risques, tel que le Paris - Tel-Aviv au départ du terminal 2 de Roissy. Caméras et figures de l'autorité sont devenues des composantes essentielles du paysage aéroportuaire. Néanmoins, la bipartition de l'aéroport est certainement la manifestation spatiale la plus sensible liée à la sûreté aéroportuaire. En effet, une frontière est érigée dans l'aéroport, isolant deux espaces : l'un accessible à tous (la zone publique) ; l'autre, étanche, soumis à des contrôles (la zone réservée, uniquement accessible aux passagers munies d'une carte d'embarquement, et aux employés pourvus d'un badge). Cette discontinuité se lit dans l'espace aéroportuaire. Au sein des terminaux de fret et de passagers, elle se traduit par l'édification de murs, parsemés de points de contrôles, qui sont matérialisés par la présence de portiques électromagnétiques, d'appareils radioscopiques, d'agents de sûreté, etc. Ces postes d'inspection filtrage, comme ils sont désignés, sont d'autant plus visibles spatialement qu'ils provoquent d'interminables files d'attente, affectant la fluidité de l'infrastructure. Dans le reste de la zone aéroportuaire, des grillages surmontés de barbelés encerclent l'aérodrome (pistes, locaux techniques, etc.), afin d'en garantir l'imperméabilité.

Entre fermeture, placement sous haute surveillance et bipartition de son espace, l'aéroport s'érige donc progressivement comme une forteresse des temps modernes.



### La zone réservée de Roissy

Source : Lucie Démettre

Il est essentiel d'aborder la question du franchissement des points de contrôle qui séparent zone publique et zone réservée. Car, si les mesures de sûreté façonnent l'espace aéroportuaire, elles affectent aussi les pratiques qu'en ont ses principaux usagers : les passagers aériens. S'ils veulent franchir cette barrière, les candidats au voyage doivent effectivement se soumettre à des « codes de procédure spatiale » (Lussault, M., 2007) bien établis. Ceux-ci se sont considérablement multipliés ces dix dernières années, les récentes tentatives d'attentats ayant incité au renforcement des mesures déjà en place. Au moment de traverser les postes d'inspection filtrage, le passager ne doit plus seulement présenter des papiers en règle, glisser son bagage cabine dans l'appareil de contrôle radioscopique et passer le portique électromagnétique. Dorénavant, il lui est aussi demandé d'ôter ses chaussures, de sortir son ordinateur de sa sacoche, ou encore de subir une fouille devenue quasiment systématique. De même, la liste des produits prohibés s'est considérablement allongée, s'y ajoutant entre autres les liquides transportés dans des contenants de plus de 100 ml.

Ces modalités de franchissement sont relativement bien intégrées par les passagers, y compris par les novices du voyage aérien. Ils ont généralement une bonne connaissance des procédures et des produits qu'ils peuvent ou non emporter avec eux. Cela s'explique par la très forte médiatisation de ces formalités. Preuve en est le battage médiatique réalisé autour du scanner corporel. Il est aussi intéressant de remarquer que ces procédures sont étonnamment bien acceptées. Elles sont vécues par le passager comme un mal nécessaire puisqu'il se soumet aisément à des procédures qu'il n'accepterait peut-être pas dans un autre contexte. Lorsqu'on lui demande quel est son sentiment face aux contrôles de sûreté, celui-ci dénonce rarement cette obsession sécuritaire [3]. Il ne fait que déplorer les longues files d'attente induites par de telles mesures. Finalement, si l'aéroport est vécu comme un espace de la contrainte, c'est davantage pour la lenteur des procédures, synonyme d'attente, que par les procédures en elles-mêmes. Le cas du scanner corporel est emblématique : si son introduction dans les aéroports a provoqué un déchaînement médiatique, les principaux usagers semblent s'y soumettre de bon gré. En effet, selon les expérimentations britanniques et néerlandaises depuis 2009, le taux d'acceptation de passage devant le scanner varie entre 95 et 98 %. Leur garantissant des procédures accélérées, le scanner corporel aurait gagné les bonnes grâces du

passager. Les formalités de contrôle font aujourd'hui partie intégrante des itinéraires et des imaginaires du passager aérien traversant l'aéroport.

S'ajoutant aux préoccupations liées à la sécurité aérienne, les mesures de sûreté ont affecté l'espace en participant à l'édification d'une forteresse aéroportuaire, mais aussi les pratiques qu'en ont ses principaux usagers. L'urbanité qui se dégage de cette infrastructure est donc sans conteste empreinte de sécurité. Pour autant, cette débauche sécuritaire fait-elle de l'aéroport un espace effectivement sûr ?

### **3- La sécurité impossible : un géant aux pieds d'argile ?**

L'accumulation des mesures de sécurité a transformé l'aéroport en espace extrêmement contrôlé qui n'aurait d'égal, selon certains, que le dispositif carcéral. Les similitudes sont effectivement nombreuses : l'architecture de béton, l'omniprésence des caméras de surveillance, les patrouilles incessantes, les innombrables contrôles, les fouilles au corps, etc. Il arrive parfois que les mêmes architectes bâtissent prisons et aéroports. Ainsi, dans son ouvrage *Naked Airport, A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, Alastair Gordon affirme que l'unique différence qui existerait entre ces deux structures résiderait dans la durée d'incarcération (Gordon, A., 2008). Celui-ci cite le cas d'un des terminaux de l'aéroport international de Miami, au design pour le moins épuré et à l'architecture très carcérale, à commencer par l'absence de fenêtres, écartées au profit de quelques fentes dans les murs qui ne sont pas sans rappeler les établissements pénitentiaires. Néanmoins, si cette comparaison a sa raison d'être, la sécurité et la sûreté de l'aéroport sont sans aucun doute loin d'être absolues. L'avis du passager est en cela intéressant. En effet, lorsqu'il lui est demandé d'évaluer le niveau de sécurité de l'aéroport, les avis sont étonnamment très partagés, entre ceux qui s'y sentent plus en sécurité qu'ailleurs, et ceux qui, au contraire, ne s'y sentent pas du tout en sécurité [4]. Le discours de ces derniers est bâti autour de l'idée que cet étalage sécuritaire provoquerait l'effet inverse et réveillerait chez eux un réel sentiment d'insécurité. Les contrôles incessants et les patrouilles armées ne seraient que de simples piques de rappel, soulignant sans cesse que l'aéroport est un lieu à haut risque, une cible permanente.

Ce sentiment d'insécurité récurrent est relayé par l'existence d'une faille dans le système aéroportuaire. Comme le signale le journaliste Alexandre Levy dans un article récent [5], sécurité et sûreté aéroportuaires fonctionnent à retardement, et sont des « sciences » élaborées a posteriori. En effet, que ce soit en ce qui concerne la lutte contre les accidents ou celle contre les attentats terroristes, les ingénieurs aéronautiques et les services de sécurité n'adaptent les dispositifs qu'après avoir pris connaissance des dysfonctionnements à l'origine de ces terribles événements. De ce fait, jusqu'à aujourd'hui, ce sont les terroristes qui ont mené la danse, engageant une véritable course avec les garants de la sûreté de la zone aéroportuaire. La sécurisation extrême de son espace est donc inefficace : les procédures et les mesures de sûreté sont vouées à l'échec, celles-ci étant condamnées à être obsolètes, avant même d'être appliquées. Ces remarques confirment l'idée selon laquelle la sûreté n'est pas qu'une affaire d'aéroport. Celle-ci se joue avant tout dans d'autres espaces, l'espace virtuel entre autres, où les procédures de contrôles et de surveillance doivent être amplifiées.

Ces quelques remarques attestent que les questions de sécurité et de sûreté aéroportuaires ne se résument pas aux formalités de contrôle des passagers, mais qu'elles affectent profondément l'espace aéroportuaire. L'aborder à partir de ces notions permet aussi de dégager une ambivalence : si les mesures de sécurité sont profondément inscrites dans l'espace, elles sont aussi loin de pouvoir garantir un voyage sans risque au passager.

L'aéroport contemporain reste une infrastructure extrêmement vulnérable. Par conséquent, il se présente comme un lieu paradoxal, oscillant entre obsession sécuritaire et insécurité latente.

Lucie Demettré

## **Bibliographie**

Démétré, Lucie. 2009. «Entre clôture et enfermement : la bivalence de l'espace aéroportuaire». *Cahiers ADES*, n°4, pp.113 - 124.

Gordon, Alastair. 2008. *Naked Airport, A cultural history of the world's most revolutionary structure*. Chicago, The University of Chicago Press, 305 p.

Lévy, Alexandre, « *Jusqu'où ira la sécurité dans les aéroports ?* », sur <http://www.slate.fr/story/15057/aeroports-securite-terrorisme-al-qaida-attentat>, consulté le 15 mars 2010 à 21h11.

Lussault, Michel. 2007. *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*. Paris, Editions du Seuil, 363 p.

MORICOT, Catherine. 1992. « Le paradoxe du passager aérien ». In Gras A., Moricot C. (dir.), *Technologies du quotidien. La complainte du progrès*, Paris, Editions Autrement.

Pearman, Hugh. 2005. *Aéroports : un siècle d'architecture*. Paris, Seuil, 239 p.

[1] [http://www.dgac.fr/html/quisomme/index\\_securite.html](http://www.dgac.fr/html/quisomme/index_securite.html)

[2] [http://www.dgac.fr/html/quisomme/index\\_surete.html](http://www.dgac.fr/html/quisomme/index_surete.html)

[3] Enquête menée en juillet 2009, à l'aéroport de Paris-CDG, dont l'objectif était de capter les pratiques, les itinéraires et les représentations des passagers au sein de l'espace aéroportuaire.

[4] Ibid.

[5] LEVY, Alexandre, « *Jusqu'où ira la sécurité dans les aéroports ?* », sur <http://www.slate.fr/story/15057/aeroports-securite-terrorisme-al-qaida-attentat>, consulté le 15 mars 2010 à 21h11. Alexandre Lévy est ancien rédacteur au Monde.fr et journaliste à Courrier International.