

Sûreté des aéroports : mission de service public ?

L'EDITO DE GILLES KLEIN : La privatisation de la sécurité publique est-elle une bonne solution ? La grève actuelle pose la question d'autant plus qu'aux USA, c'est l'État qui s'en charge.

Avec Gilles Klein

Au-delà de la polémique sur le droit de grève, le conflit social des agents de sûreté aéroportuaire pose une autre question plus large. L'Etat peut-il se décharger ainsi d'une importante de mission de sécurité autrefois assurée par ses fonctionnaires ?

"Agent de sûreté aéroportuaire : Un métier ouvert sur le monde dit [la présentation du site de la Brinks](#), l'une des sociétés qui assure le contrôle des passagers dans les aéroports français avant l'accès à la zone d'embarquement. **Fondée aux USA en 1859, la Brinks est présente en France depuis 1961, elle a commencé à cette époque sur le marché du transport de fonds, avant de s'intéresser à d'autres missions.**

Paradoxalement, la Brinks n'intervient pas dans le contrôle de sécurité des passagers dans les aéroports américains, dans un pays qui est pourtant réputé pour son libéralisme économique et son choix de privatiser à tout va. Aux Etats Unis, c'est la [Transportation Security Administration \(TSA\)](#) qui a la charge de ce type de service dans plus de 400 aéroports. La TSA est une agence fédérale née, en décembre 2001, à l'initiative de George Bush, après les attaques du 11 Septembre 2001. La TSA emploie 50 000 employés.

En France, c'est une démarche inverse qui a été adoptée. Comme le rappelle une réponse du ministère de l'Intérieur publiée au Journal Officiel du 12 décembre 1996 : "*Le ministère de l'intérieur a préconisé, dès 1991, un recours accru à des agents privés pour renforcer les personnels de police affectés aux tâches matérielles d'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main.. Pour autant, le ministère de l'intérieur ne délaisse pas la sûreté du transport aérien, qui relève de la mission générale de protection des personnes et des biens, puisque l'ensemble du dispositif de sûreté demeure sous la protection des officiers de police judiciaire. En concertation étroite avec Aéroports de Paris, cette évolution a été mise en oeuvre en juin 1994, à titre expérimental, sur les aéroports parisiens d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle.*"

Comme on le sait, le système a été généralisé, au-delà de ce qui avait annoncé, en contradiction avec une autre partie de cette même réponse de décembre 1996 qui ajoutait : "*l'article 28 de la loi no 96-151 du 26 février 1996 qui a modifié l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile permet cette généralisation en ouvrant aux compagnies aériennes et aux gestionnaires d'aéroports des perspectives plus larges en matière d'emploi de personnels de droit privé pour les mesures d'inspection-filtrage, à l'exception des fouilles à corps des passagers et des visites manuelles des bagages à main.*"

Des employés de sociétés privées, mal payés selon eux, mal formés ne sont peut-être pas une bonne réponse en matière de sécurité pour les 700 000 passagers qui fréquentent annuellement les aéroports français. Il n'y a pas eu de drame depuis 1995, [mais on a vu sur France 2 en janvier dernier](#) que "*Deux journalistes étaient parvenus à déjouer les systèmes de sécurité des aéroports de Roissy et de Marseille en introduisant un pistolet de calibre 9 mm, en pièces détachées, dans les cabines de deux avions reliant Paris-Nice et Marseille-Paris. Ils s'étaient filmés en train d'assembler l'arme dans les toilettes de l'avion.*"

La grève de ces jours-ci, au delà du service minimum, et des inconvénients supportés par les passagers, devrait être l'occasion de repenser entièrement un système qui repose sur la privatisation d'une mission de service public. Mais, compte tenu de la crise économique actuelle, il y a peu de chances que l'État veuille remettre des fonctionnaires de police, dont c'est le métier, car ils coûtent, bien sûr, plus cher que leurs équivalents privés.

Ceci alors que l'addition est déjà salée pour les passagers "*En 2011, chaque billet d'avion est ponctionné de **11,5 euros** (contre 2,7 euros en 2001), les compagnies aériennes répercutant le coût sur les clients. Sur dix ans, l'investissement représente, en France, 5,4 milliards d'euros*"