Fret, courrier, approvisionnements de bord et fournitures d'aéroport

8 min de lecture · Règlement d'exécution (UE) 2015/1998, annexe, chapitre 6 (6.0 à 6.7 : contrôles, inspection-filtrage, agents habilités, chargeurs connus, transporteurs agréés, protection, FCHR), chapitres 7, 8 et 9 ; points 11.2.3.2 et 11.2.3.3
Sources consultées le 13 novembre 2026

Le fret, le courrier et les approvisionnements ne passent pas par le poste des passagers : leur sûreté repose sur une chaîne de confiance entre entreprises agréées, avec inspection là où la chaîne est rompue. Voici qui est qui, comment la chaîne se protège et où l'agent intervient.

En bref

- Le **fret** et le **courrier** sont sécurisés par une chaîne d'entreprises agréées : agent habilité, chargeur connu, transporteur agréé.
- Ce qui n'a pas été contrôlé dans la chaîne est **inspecté** avant le chargement ; ce qui paraît altéré aussi.
- Les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport suivent la même logique, avec la liste de l'appendice 1-A pour les articles prohibés.
- Un **agent habilité** est une entreprise agréée : rien à voir avec l'habilitation d'une personne.
- Le fret à haut risque relève d'une décision de la Commission non publiée.

Pour un agent de sûreté, ce chapitre reste souvent à la marge : le contrôle du fret est une spécialité, et certaines typologies de la certification ne le couvrent pas. Mais il est utile de comprendre la chaîne pour savoir qui croiser aux portes de la zone réservée et quels documents demander.

La chaîne sécurisée du fret

Le principe du point 6.1.1 est simple : tout le fret et le courrier doivent être inspectés par un agent habilité avant d'être chargés. Trois cas échappent à cette inspection : le fret contrôlé par un agent habilité, le fret contrôlé par un chargeur connu, et le fret exempté. Dans chaque cas, l'envoi doit avoir été protégé contre toute intervention non autorisée depuis le contrôle jusqu'au chargement.

1. **L'expéditeur** : un chargeur connu contrôle son propre fret, ou un agent habilité le contrôle pour lui.
2. **L'emballage** : l'envoi est emballé ou scellé de façon à ce que toute atteinte soit visible (point 6.6.1.1).
3. **Le transport** : le compartiment du véhicule est verrouillé ou scellé ; un transporteur agréé ou une déclaration du transporteur assure la chaîne (points 6.5 et 6.6.1.1).
4. **L'entrée en zone réservée** : à l'accès, on établit si l'entité qui livre est un agent habilité, un chargeur connu, un transporteur agréé ou aucune de ces catégories (point 6.1.4).
5. **Le chargement** : en partie critique, le fret est considéré comme protégé (point 6.6.2.1).

Le texte prévoit aussi les cas de rupture de la chaîne. Si une raison porte à croire qu'un envoi contrôlé a été altéré ou n'a pas été protégé, il est inspecté de nouveau par un agent habilité avant le chargement ; un envoi significativement altéré ou suspect est traité comme fret à haut risque (point 6.1.2). Un envoi qui n'a fait l'objet d'aucun contrôle préalable peut entrer en zone réservée s'il est inspecté avant l'entrée, ou escorté jusqu'aux locaux de l'agent habilité ou du transporteur aérien (point 6.1.6).

Qui est qui

Le règlement 300/2008 donne les définitions de base (article 3).

VOCABULAIRE

Agent habilité
: un transporteur aérien, un agent, un transitaire ou toute autre entité qui assure les contrôles de sûreté du fret ou du courrier.

Chargeur connu
: un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte, avec des procédures conformes aux règles de sûreté communes.

Fournisseur habilité, fournisseur connu
: les équivalents pour les approvisionnements de bord et les fournitures d'aéroport (points 8.0.2 et 9.0.2).

Fret
: tout bien destiné à être transporté par aéronef, hors bagages, courrier, courrier et matériel de transporteur aérien et approvisionnements de bord.

Les agents habilités sont agréés par l'autorité compétente, site par site ; l'agrément exige un programme de sûreté, une vérification sur place et un enregistrement dans la base de données de l'Union sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement (point 6.3.1). Il est renouvelé à intervalles réguliers, avec une vérification sur place (point 6.3.1.4). En droit français, l'agrément de sûreté des entreprises est délivré pour 5 ans maximum (R6342-8 du code des transports) par le ministre chargé de l'aviation civile pour les agents habilités, chargeurs connus et fournisseurs habilités.

> **PIÈGE FRÉQUENT**
>
> **« L'agent habilité, c'est la personne qui a son habilitation. »** Non. Le mot est le même, pas la chose. L'agent habilité du chapitre 6 est une entreprise agréée pour contrôler le fret. L'habilitation de la personne est celle que le préfet délivre aux personnes ayant accès aux zones réservées ou au fret sécurisé (L6342-3 du code des transports). Les deux se croisent : le personnel d'un agent habilité doit détenir la sienne.

L'inspection du fret et du courrier

Quand l'inspection est nécessaire, les moyens employés doivent être les plus susceptibles de détecter des articles prohibés, compte tenu de la nature de l'envoi, et d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé (point 6.2.1.1). Quand l'opérateur ne peut obtenir cette assurance, l'envoi est refusé ou inspecté de nouveau (point 6.2.1.2). Les méthodes admises comprennent la palpation, l'imagerie radioscopique, la détection d'explosifs, les chiens, la détection de traces, le contrôle visuel, les détecteurs de métaux et la détection de vapeurs d'explosifs (point 6.2.1.5). La règle de durée des images s'applique : pas plus de 20 minutes d'affilée à l'examen d'images, puis au moins 10 minutes sans examiner d'images (flux ininterrompu) (point 6.2.1.4).

Le fret et le courrier à haut risque sont traités selon une décision de la Commission non publiée (point 6.7) : la fiche n'en dit rien.

Courrier de transporteur, approvisionnements de bord, fournitures

Trois autres flux suivent la même logique :

- le **courrier et le matériel des transporteurs aériens** chargés en soute sont inspectés et protégés selon le chapitre des bagages de soute ou celui du fret ; ceux qui vont ailleurs dans l'avion, selon les règles des bagages de cabine (point 7.1) ;

- les **approvisionnements de bord**, destinés à être utilisés, consommés ou achetés par les passagers ou l'équipage, sont inspectés avant d'entrer en zone réservée, sauf contrôle préalable et protection par un transporteur aérien, un fournisseur habilité ou un fournisseur connu (points 8.0.2 et 8.1.1.1) ;
- les **fournitures destinées aux aéroports**, destinées à être vendues ou utilisées en zone réservée, sont inspectées de même par ou pour l'exploitant d'aéroport ou un fournisseur habilité ; celles qui proviennent déjà d'une zone réservée peuvent être exemptées (points 9.0.2, 9.1.1.1 et 9.1.1.2).

Pour ces deux derniers flux, la liste des articles prohibés est celle de l'appendice 1-A (points 8.0.4 et 9.0.4) ; elle est décrite dans la fiche articles prohibés. Les LAG et les sacs à témoin d'intégrité vendus en zone réservée sont livrés et protégés selon le point 9.3.

Ce que l'agent peut avoir à faire

Les points 11.2.3.2 et 11.2.3.3 listent ce que doit savoir l'agent qui inspecte le fret ou les approvisionnements : actes d'intervention illicite, exigences légales, articles prohibés et moyens de dissimulation, équipements et leurs limites, procédures d'urgence, protection du fret et du courrier. Selon son poste, l'agent peut croiser ces flux à une porte de zone réservée.

> **CAS PRATIQUE**
>
> **Situation.** Un camion se présente à l'accès d'une zone réservée avec du fret et un chauffeur qui affirme livrer pour un agent habilité, sans rien de plus.
>
> **Réponse.** Le point 6.1.4 demande d'établir à quelle catégorie appartient l'entité qui transporte l'envoi depuis le côté ville : agent habilité, chargeur connu, transporteur agréé ou aucune de ces catégories. L'agent applique la procédure d'accès de son poste (vérification de la base de données, déclaration du transporteur ou notification préalable) et, sans réponse, ne laisse pas passer : un envoi sans contrôle préalable est inspecté avant l'entrée ou escorté (point 6.1.6).

À retenir

- Tout fret est inspecté, sauf contrôle préalable par un agent habilité ou un chargeur connu avec protection continue, ou exemption.
- Agent habilité = entreprise agréée ; habilitation = autorisation d'une personne : ne pas confondre.
- Envoi altéré ou suspect : nouvelle inspection ; fret à haut risque : décision non publiée.

- Approvisionnements et fournitures : même logique, appendice 1-A pour les articles prohibés.

S'entraîner sur ce thème

Pour réviser, les questions corrigées sur la sûreté aéroportuaire abordent le fret et les approvisionnements. La formation en ligne d'agent de sûreté aéroportuaire traite ce thème au module 2, chapitre 3 ; elle prépare sans remplacer la formation en organisme autorisé. Pour la soute, voir la fiche bagages de soute ; pour la distinction entre agrément et habilitation, la page devenir agent de sûreté aéroportuaire.

Questions fréquentes

Qu'est-ce qu'un agent habilité en sûreté du fret ?

C'est, selon le règlement 300/2008 (article 3), un transporteur aérien, un agent, un transitaire ou toute autre entité qui assure les contrôles de sûreté en ce qui concerne le fret ou le courrier. Le règlement 2015/1998 précise que les agents habilités sont agréés par l'autorité compétente, site par site (point 6.3.1.1). Ce n'est pas une personne : l'habilitation d'une personne est une autre notion.

Qu'est-ce qu'un chargeur connu ?

Un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et normes de sûreté communes pour que ce fret ou courrier puisse être transporté par tout aéronef (règlement 300/2008, article 3).

Tout le fret est-il inspecté ?

La totalité du fret et du courrier est inspectée par un agent habilité avant le chargement, sauf s'il a déjà fait l'objet des contrôles requis par un agent habilité ou un chargeur connu et a été protégé contre toute intervention non autorisée, ou s'il est exempté de l'inspection (point 6.1.1).

Les approvisionnements de bord sont-ils contrôlés ?

Oui. Ils sont inspectés avant d'être introduits en zone de sûreté à accès réglementé, sauf s'ils ont fait l'objet de contrôles par un transporteur aérien, un fournisseur habilité ou un fournisseur connu et ont été protégés depuis (point 8.1.1.1). La liste des articles prohibés est celle de l'appendice 1-A (point 8.0.4).

Sources

1. Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 (mesures détaillées de sûreté de l'aviation civile), annexe, points 6.1 à 6.7, 7.1, 7.2, 8.0, 8.1, 9.0, 9.1, 9.3, 11.2.3.2 et 11.2.3.3 ; version consolidée au 01/10/2026, consulté le 13 novembre 2026
   https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02015R1998-20261001
2. Règlement (CE) n° 300/2008 du 11 mars 2008, article 3 (définitions : fret, courrier, agent habilité, chargeur connu) , article 3, points 22 à 28 ; version consolidée au 02/08/2026, consulté le 13 novembre 2026
   https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02008R0300-20260802
3. Code des transports, articles L6342-3, L6342-4 V et R6342-8 (habilitation des personnes ; agrément de sûreté des entreprises), L6342-3 (version du 09/10/2021), L6342-4 V (version du 29/04/2025), R6342-8 (version du 01/11/2023) ; fichier codes.droit.org du 04/11/2026, consulté le 13 novembre 2026
   https://codes.droit.org/payloads/Code%20des%20transports.xml

Sources consultées le 13 novembre 2026 ; seconde vérification en cours. Les textes évoluent : la version en ligne de la fiche fait foi.

> Ce site aide à se préparer et à comprendre la réglementation de la sécurité privée. Il ne délivre ni carte professionnelle, ni titre, ni diplôme, ni certification.