Réagir à un article prohibé ou à un incident de sûreté

8 min de lecture · Règlement d'exécution (UE) 2015/1998, annexe, points 11.2.2 g) et i) (notification, incidents), 11.2.3.1 c) et e) (détection d'un article prohibé, intervention d'urgence), 1.3.1 et 4.1.1 (résolution des alarmes) ; Code des transports, L6342-4 I-II
Sources consultées le 13 novembre 2026

Un incident de sûreté ne s'improvise pas : le règlement européen demande à l'agent de savoir réagir de façon appropriée et de connaître les procédures de notification. Voici la conduite à tenir de principe, ce que les textes disent et ce qui dépend des procédures de chaque aéroport.

En bref

- Face à un incident, la formation demande à l'agent de **réagir de façon appropriée** et de connaître les **procédures de notification** et d'intervention d'urgence (points 11.2.2 g et i, 11.2.3.1 c et e).
- Une alarme se résout : tant que la cause n'est pas trouvée, la personne ou le bagage ne passe pas.
- Un article prohibé découvert, un franchissement de contrôle, un bagage sans propriétaire : l'agent **alerte** sa hiérarchie ; les procédures précises sont celles de l'aéroport.
- L'agent n'use d'aucune violence, même légère, sauf légitime défense.
- Les autorités (police judiciaire, douanes, forces de l'ordre) prennent le relais.

Cette fiche donne le principe, pas la procédure : les procédures locales des exploitants (bagage abandonné, franchissement de contrôle) ne sont pas publiques. L'agent apprend la sienne sur place ; ce qui reste vrai partout, c'est la logique, qu'on peut retenir en quatre temps.

Quatre temps, à la lumière des textes

1. **Détecter** : une alarme, une image suspecte, une personne qui franchit une ligne, un objet sans propriétaire.
2. **Ne pas laisser passer** : le règlement n'admet pas le doute. Un passager qui ne peut être inspecté est interdit d'accès ; un bagage douteux est refusé ou inspecté de nouveau (points

4.1.1.2 et 4.1.2.3).

3. **Alerter** : prévenir sa hiérarchie et, par elle, les autorités compétentes selon la procédure de notification de l'aéroport (point 11.2.2 g).
4. **Rendre compte** : noter ce qui a été vu et fait. La méthode d'un compte rendu bref et factuel est détaillée dans la fiche main courante et rapports.

Ces quatre temps sont un repère de méthode : le règlement impose les résultats (résoudre l'alarme, ne pas laisser entrer un article prohibé), pas ce découpage.

Une alarme qui ne se résout pas

La règle est constante dans le chapitre 4. L'alarme d'un portique, d'un scanner de sûreté ou d'un équipement de détection d'explosifs impose de trouver la cause (points 4.1.1.4, 4.1.1.10 et 4.1.2.6). Quand une méthode ne suffit pas, on en emploie une autre : après une alarme de détection d'explosifs, nouvelle inspection avec une méthode supplémentaire (point 4.1.2.6).

> **CAS PRATIQUE**
>
> **Situation.** Le portique sonne une deuxième fois, après que le passager a retiré sa ceinture et vidé ses poches. Il dit que c'est « sûrement la prothèse » et s'impatiente.
>
> **Réponse.** Le règlement impose de trouver la cause de l'alarme (point 4.1.1.4). L'agent n'accepte pas l'explication sans vérification ; il propose une autre méthode de la liste du point 4.1.1.2, par exemple la palpation, avec le consentement du passager et par une personne du même sexe (L6342-4 II). Si la cause reste indéterminée, le passager est interdit d'accès aux zones réservées. Aucun geste de force ne se justifie.

Un article prohibé est découvert

La formation prévoit l'aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés (points 11.2.3.1 c, 11.2.3.4 b et 11.2.3.5 e). Le règlement ne décrit pas la conduite détaillée, qui dépend des procédures de l'aéroport. Quelques repères en ressortent :

- l'article n'entre pas : il est refusé ou le bagage est inspecté de nouveau (point 4.1.2.3) ;
- si une personne non inspectée a eu accès à une partie critique, une fouille de sûreté des parties qui ont pu être contaminées est réalisée dès que possible (points 1.1.2.3 et 1.1.3.4) ;
- l'inspection-filtrage appartient d'abord aux officiers de police judiciaire et aux douanes, l'agent privé agissant sous leur contrôle (L6342-4 I et II).

La liste des articles concernés est décrite dans la fiche articles prohibés.

Franchissement d'un contrôle, bagage sans propriétaire

Le point 1.5.4 demande des mesures pour empêcher tout individu de franchir les points de contrôle de sûreté et, si cela se produit, pour y parer rapidement, en maîtriser les conséquences et rétablir la situation. Le point 1.5.5 demande des procédures pour traiter les bagages non identifiés et les objets suspects, selon une évaluation des risques effectuée ou approuvée par les autorités nationales. Dans les deux cas, ce sont les procédures de l'aéroport qui s'appliquent.

> **PIÈGE FRÉQUENT**
>
> **« En cas de doute, je gère moi-même pour ne pas déranger. »** Non. Les textes lus ne lui confient pas la gestion de l'incident ; ils lui demandent de réagir de façon appropriée et de connaître les procédures de notification (points 11.2.2 g et i). Un doute se signale.

Pour les rondes qui permettent de repérer ces situations, voir la fiche surveillance et patrouilles.

Ne pas confondre : passager difficile et passager « susceptible de causer des troubles »

Deux situations se ressemblent à tort.

> **Passager susceptible de causer des troubles (règlement)**
>
> - personne expulsée, non admissible ou placée en détention légale (300/2008, art. 3)
> - transport notifié par écrit à l'avance par l'autorité au transporteur (point 4.3)
> - détenus toujours sous escorte (point 4.3.3)

> **Passager agressif ou en conflit (situation de terrain)**
>
> - une altercation, une montée de tension au poste
> - aucune notification préalable
> - gérée par la communication et, si besoin, l'appel des forces de l'ordre

Sur la seconde situation, les textes lus ne confèrent aucun pouvoir particulier à l'agent : aucune violence, même légère, sauf légitime défense ; en cas de différend avec une personne qui refuse un contrôle légalement effectué, appel aux forces de police ou de gendarmerie (R631-10 du code de la sécurité intérieure). La fiche gestion des conflits détaille les techniques

de désescalade.

À retenir

- Alarme : la cause se trouve ; un doute entraîne refus ou nouvelle inspection.
- Article prohibé, franchissement, bagage sans propriétaire : alerter ; la procédure est celle de l'aéroport.
- Aucune violence, même légère, sauf légitime défense ; en cas de différend, la police ou la gendarmerie.
- Passager « susceptible de causer des troubles » : notion juridique précise, distincte du passager agressif.

S'entraîner sur ce thème

Pour réviser, les questions corrigées sur la sûreté aéroportuaire proposent des situations de ce type. La formation en ligne d'agent de sûreté aéroportuaire traite ce thème au module 3, chapitre 1 ; elle prépare sans remplacer la formation en organisme autorisé. Pour la vue d'ensemble du parcours, voir la page devenir agent de sûreté aéroportuaire.

Questions fréquentes

Que faire quand une alarme ne se résout pas ?

Le règlement impose de trouver la cause d'une alarme (points 4.1.1.4 et 4.1.2.6). Quand l'opérateur ne peut pas déterminer si un passager transporte un article prohibé, celui-ci est interdit d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé ou inspecté de nouveau (point 4.1.1.2) ; pour un bagage, il est refusé ou inspecté de nouveau (point 4.1.2.3).

Qui traite un article prohibé découvert ?

La formation de l'agent doit lui faire acquérir l'aptitude à réagir de manière appropriée en cas de détection d'articles prohibés (point 11.2.3.1 c) et la connaissance des procédures d'intervention d'urgence (point 11.2.3.1 e). La suite relève des procédures de l'aéroport et des autorités : l'agent privé agit sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des douanes (L6342-4 II).

Qu'est-ce qu'un passager susceptible de causer des troubles ?

Dans le règlement 300/2008 (article 3), c'est un passager qui est une personne expulsée, une personne réputée non admissible par les autorités d'immigration ou une personne placée en

détention en vertu d'une décision légale. L'autorité compétente notifie par écrit à l'avance au transporteur son transport (point 4.3). Un passager agressif est une autre situation.

Un agent peut-il maîtriser par la force un passager qui refuse le contrôle ?

Non. Les acteurs de la sécurité privée ne doivent jamais user de violences, même légères, sauf légitime défense ; quand un différend ne peut être résolu à l'amiable avec une personne qui ne veut pas se soumettre aux contrôles légalement effectués, ils font appel aux forces de police ou de gendarmerie (R631-10 du code de la sécurité intérieure).

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 1.1.2.3, 1.1.3.4, 1.3.1.4, 1.5.4, 1.5.5, 4.1.1.2, 4.1.1.4, 4.1.2.3, 4.1.2.6, 4.3, 11.2.2 g) et i), 11.2.3.1 c) et e) ; 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, point 18 (passager susceptible de causer des troubles), article 3, point 18 ; 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, article L6342-4 (inspection-filtrage : officiers de police judiciaire, douanes, agents privés), L6342-4 I-II, version du 29/04/2025 ; fichier codes.droit.org du 04/11/2026, consulté le 13 novembre 2026
   https://codes.droit.org/payloads/Code%20des%20transports.xml
4. Code de la sécurité intérieure, article R631-10 (interdiction de toute violence ; recours aux forces de l'ordre), R631-10, version du 29/10/2014, consulté le 13 novembre 2026
   https://codes.droit.org/payloads/Code%20de%20la%20s%C3%A9curit%C3%A9%20int%C3%A9rieure.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.
