Surveillance, rondes et patrouilles en zone aéroportuaire

6 min de lecture · Règlement d'exécution (UE) 2015/1998, annexe, point 1.5 (surveillance, rondes et autres contrôles physiques) ; point 11.2.3.5 d) à g) ; point 11.2.2 f)
Sources consultées le 13 novembre 2026

Dans un aéroport, la surveillance ne se limite pas à la porte : le règlement européen liste ce qu'une ronde doit regarder, exige qu'elle soit imprévisible et demande à l'agent d'inviter à présenter sa carte toute personne qui n'en porte pas. Voici ces règles, dans l'ordre d'une patrouille.

En bref

- La surveillance et les rondes couvrent cinq choses : les limites des zones, les abords publics du terminal, le port des cartes, les laissez-passer des véhicules et les bagages ou le fret en attente de chargement (point 1.5.1).
- Fréquence et moyens reposent sur une évaluation des risques agréée par l'autorité compétente (point 1.5.2).
- Une ronde ne doit **pas** suivre un schéma prévisible ; les cartes se contrôlent par sondage (point 1.5.3).
- Une personne sans carte visible est invitée à la présenter et, le cas échéant, signalée.

Une patrouille ne cherche pas seulement des intrus. Elle vérifie que les protections prévues ailleurs, les barrières, les cartes, les laissez-passer, tiennent dans la durée. Cette fiche suit la logique du point 1.5 du règlement ; pour la méthode générale des rondes hors aéroport, voir la fiche rondes de surveillance.

Ce que la surveillance doit couvrir

Le règlement demande qu'une surveillance ou des rondes soient organisées pour surveiller cinq objets (point 1.5.1).

VOCABULAIRE

Les limites
celles entre côté ville, côté piste, zones de sûreté à accès réglementé, parties critiques et, le cas échéant, zones délimitées. Un portail ouvert ou une clôture dégradée se voit à ce niveau.

Les abords du terminal
les zones du terminal et leurs environs accessibles au public, y compris parkings et voies de circulation automobile.

Les cartes
le port et la validité des cartes d'identification, en zone de sûreté à accès réglementé hors zones où des passagers sont présents.

Les véhicules
l'affichage et la validité des laissez-passer des véhicules présents côté piste.

Les marchandises en attente
bagages de soute, fret, courrier, approvisionnements de bord et courrier ou matériel des transporteurs aériens attendant d'être chargés dans des parties critiques.

Les zones citées sont décrites dans la fiche zones d'un aéroport ; les cartes et laissez-passer, dans la fiche contrôle des accès à l'aéroport.

Fréquence, moyens et imprévisibilité

La fréquence des rondes et les moyens mis en œuvre sont fondés sur une évaluation des risques et agréés par l'autorité compétente. Le texte cite trois éléments à prendre en compte : la taille de l'aéroport, notamment le nombre et la nature des opérations ; son organisation spatiale, en particulier les relations entre les zones ; les possibilités et les limites des moyens employés pour la surveillance et les rondes (point 1.5.2). Les parties de l'évaluation qui concernent la fréquence et les moyens sont communiquées par écrit, sur demande, aux fins des contrôles de conformité.

Le texte pose ensuite une règle de bon sens : la surveillance et les rondes ne doivent pas suivre un schéma prévisible, et la validité des cartes d'identification est contrôlée par sondage (point 1.5.3).

> **À RETENIR**
>
> Une ronde prévisible est une ronde contournable. Variez les horaires, l'ordre des zones et les points de contrôle, dans le cadre fixé par la consigne de votre aéroport, et ne laissez jamais le même créneau devenir une habitude connue de tous.

Inviter une personne à présenter sa carte

Le point 1.2.3.4 règle le cas de la personne qui ne porte pas sa carte d'identification dans une zone de sûreté à accès réglementé autre que les zones où des passagers sont présents : elle doit être invitée à la présenter par les personnes qui assurent la surveillance, et, le cas échéant, être signalée. La formation de l'agent doit lui faire connaître les circonstances dans lesquelles les personnes doivent être signalées ou invitées à justifier de leur identité (points 11.2.2 f et 11.2.3.5 d).

1. **Inviter** : demander poliment de présenter la carte, sans accuser.
2. **Vérifier** : la carte est valable, elle correspond à la personne, elle ouvre cette zone.
3. **Décider** : si tout concorde, la personne repart ; sinon, ne pas la laisser continuer seule.
4. **Signaler** : informer sa hiérarchie ou le poste de commandement selon la procédure, en donnant le lieu, l'heure et la description de la personne.

L'agent n'a pas besoin de certitude pour signaler : le texte parle de signaler « le cas échéant ». En revanche, il ne doit ni retenir la personne ni la fouiller de sa propre initiative. L'article L6342-4 du code des transports encadre l'inspection-filtrage des agents privés, sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des douanes ; hors flagrant délit, aucun texte lu pour cette fiche ne lui donne un pouvoir propre d'appréhension (voir la fiche cadre juridique de l'agent de sécurité).

Empêcher et rattraper un franchissement

Deux autres exigences touchent aux patrouilles. Le point 1.5.4 demande que des mesures soient mises en place 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, conformément à une évaluation des risques effectuée ou approuvée par les autorités nationales. Ces procédures sont propres à chaque aéroport : la fiche se limite à leur principe et ne les invente pas ; la conduite à tenir est résumée dans la fiche réagir aux incidents de sûreté.

CAS PRATIQUE

Situation. Pendant une ronde en partie critique, un agent découvre un sac posé sans propriétaire près d'un poste d'embarquement.

Réponse. Par principe, il ne le manipule pas et alerte immédiatement sa hiérarchie, qui applique la procédure de l'aéroport pour les bagages non identifiés (point 1.5.5). Il note ce qu'il a vu : heure, lieu, aspect du sac, personnes présentes avant lui.

À retenir

- Cinq objets de surveillance : limites, abords, cartes, laissez-passer, marchandises en attente.
- Ronde imprévisible ; cartes contrôlées par sondage ; fréquence fixée par évaluation des risques.
- Personne sans carte : inviter à présenter, vérifier, signaler.
- Bagage non identifié : procédure de l'aéroport, jamais d'initiative.

S'entraîner sur ce thème

Pour réviser, les questions corrigées sur la sûreté aéroportuaire reprennent les règles de surveillance. 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 les zones et les cartes que la ronde contrôle, voir la fiche zones d'un aéroport et la page devenir agent de sûreté aéroportuaire.

Questions fréquentes

Que doit couvrir la surveillance d'un aéroport ?

Le point 1.5.1 liste cinq objets : les limites entre côté ville, côté piste, zones de sûreté à accès réglementé et parties critiques ; les zones du terminal et leurs environs accessibles au public, parkings et voies de circulation compris ; le port et la validité des cartes d'identification des personnes présentes en zone de sûreté à accès réglementé hors zones où des passagers sont présents ; l'affichage et la validité des laissez-passer des véhicules côté piste ; les bagages de soute, le fret, le courrier et les approvisionnements en attente de chargement dans des parties critiques.

Une ronde peut-elle suivre toujours le même parcours ?

Non. Le point 1.5.3 précise que la surveillance et les rondes ne doivent pas suivre un schéma prévisible, et que la validité des cartes d'identification doit être contrôlée par sondage.

Qui décide de la fréquence des rondes ?

La fréquence et les moyens de surveillance et de rondes sont fondés sur une évaluation des risques et agréés par l'autorité compétente, en tenant compte de la taille de l'aéroport, de l'organisation spatiale et des limites des moyens employés (point 1.5.2). L'agent applique le dispositif ; il ne le fixe pas.

Que faire face à une personne sans carte visible ?

En zone de sûreté à accès réglementé hors zones où des passagers sont présents, la personne qui ne porte pas sa carte doit être invitée à la présenter par les personnes chargées de la surveillance et, le cas échéant, doit être signalée (point 1.2.3.4).

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 1.2.3.4, 1.5.1 à 1.5.5, 11.2.2 f) et 11.2.3.5 d) à g) ; 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. Code des transports, article L6342-4 (inspection-filtrage par les agents privés, sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des douanes), 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

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.
