Les zones d'un aéroport : côté ville, côté piste, ZSAR, parties critiques

6 min de lecture · Règlement d'exécution (UE) 2015/1998, annexe, point 1.1 (1.1.1 limites, 1.1.2 zones de sûreté à accès réglementé, 1.1.3 parties critiques) ; Règlement (CE) 300/2008, art. 3 (définitions) ; Code des transports, L6342-2
Sources consultées le 13 novembre 2026

Dans un aéroport, on ne contrôle pas partout de la même façon. Le règlement européen découpe l'aéroport en zones emboîtées, chacune avec ses règles. Voici ce que chaque zone désigne, ce qui la sépare des autres et pourquoi une zone peut devoir être fouillée.

En bref

- L'aéroport est découpé en zones emboîtées : **côté ville**, **côté piste**, **zone de sûreté à accès réglementé** (ZSAR) et **partie critique**.
- Plus on avance vers l'avion, plus les règles se durcissent ; les limites doivent être clairement identifiables (point 1.1.1.1).
- La limite entre côté ville et côté piste est un obstacle physique visible pour le public (point 1.1.1.2).
- Si une zone a pu être contaminée, une **fouille de sûreté** est exigée avant l'ouverture ou dès que possible.

Savoir dans quelle zone on se trouve, c'est savoir quelle règle s'applique : qui a le droit d'y entrer, quel contrôle précède l'accès, quelle surveillance y est organisée. La fiche sur le contrôle des accès à l'aéroport détaille les conditions d'accès ; celle-ci pose le décor.

Les zones, de l'extérieur vers l'avion

Le règlement 300/2008 donne les définitions de base (article 3). Le règlement 2015/1998 demande que les limites entre ces zones soient clairement identifiables dans chaque aéroport, pour permettre la prise de mesures de sûreté appropriées dans chacune (point 1.1.1.1).

VOCABULAIRE

Côté ville
: les parties de l'aéroport, terrains et bâtiments adjacents compris, qui ne sont pas côté piste.

Côté piste
: l'aire de mouvement et tout ou partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est réglementé.

Zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR)
: la zone côté piste où, en plus d'un accès réglementé, d'autres normes de sûreté de l'aviation sont appliquées.

Zone délimitée
: une zone séparée par un contrôle d'accès des ZSAR ou, si elle est elle-même une ZSAR, des autres ZSAR de l'aéroport.

Le code des transports ajoute l'obligation d'autorisation : l'accès à la zone côté piste et la circulation dans cette zone y sont soumis (L6342-2). Pour entrer en ZSAR, la personne détient un titre de circulation ou l'un des documents que le règlement admet ; le texte de l'article cite encore le règlement 185/2010, abrogé, dont les renvois sont repris par le règlement 2015/1998.

Le chapitre du règlement consacré aux zones délimitées ne contient aucune disposition : la définition de l'article 3 suffit pour cette fiche.

Ce qui sépare les zones

Entre le côté ville et le côté piste, le texte exige un obstacle physique « clairement visible pour le public et qui interdit tout accès aux personnes non autorisées » (point 1.1.1.2). Les passagers le franchissent par un point de contrôle ; les personnels, par un point d'accès contrôlé.

Un aéronef, un bus, un chariot à bagages ou tout autre moyen de transport, ainsi qu'un passage ou une passerelle télescopique, sont considérés comme une partie de l'aéroport pour l'application du chapitre des accès (point 1.0.2).

Zone de sûreté à accès réglementé (point 1.1.2.1)

- partie accessible aux passagers en partance inspectés
- partie où passent ou sont gardés des bagages de soute inspectés, sauf bagages sécurisés
- partie désignée pour le stationnement des aéronefs à embarquer ou débarquer

Partie critique (point 1.1.3.2)

- toutes les parties accessibles aux passagers en partance inspectés
- toutes les parties où des bagages de soute inspectés peuvent passer ou être gardés, sauf bagages sécurisés
- établie là où plus de 60 personnes détiennent une carte d'identification aéroportuaire

Autrement dit, la partie critique est le noyau le plus protégé de la ZSAR : celle où se trouvent les passagers déjà contrôlés et leurs bagages de soute inspectés. Une partie de l'aéroport n'est considérée comme ZSAR ou comme partie critique qu'au moins pendant le laps de temps où les activités concernées ont lieu (points 1.1.2.2 et 1.1.3.2).

PIÈGE FRÉQUENT

« La ZSAR et la partie critique, c'est la même chose. » Non. La ZSAR est l'ensemble ; la partie critique est une partie de la ZSAR, seulement établie dans certains aéroports, selon le nombre de cartes d'identification aéroportuaires délivrées (point 1.1.3.1).

Quand une zone doit être fouillée

La sûreté d'une zone repose sur une idée simple : ce qui a été inspecté ne doit pas pouvoir être contaminé. Le règlement en tire deux situations.

1. **À l'établissement de la zone** : une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée immédiatement avant l'établissement de la ZSAR ou de la partie critique, pour obtenir l'assurance raisonnable qu'elle ne contient pas d'articles prohibés (points 1.1.2.2 et 1.1.3.3).
2. **Après une entrée non autorisée** : si des personnes non autorisées ont pu avoir accès à une ZSAR, la fouille est réalisée dès que possible (point 1.1.2.3). Pour une partie critique, la même fouille est exigée chaque fois qu'y ont eu accès des personnes non inspectées, ou certains passagers et équipages en provenance de pays tiers, selon les cas du point 1.1.3.4.

Ces dispositions sont réputées satisfaites pour les aéronefs soumis à une fouille de sûreté. Les personnes qui réalisent une fouille de sûreté doivent être formées conformément aux points du chapitre 11 prévus pour cela (point 1.1.2.2).

Dans les faits, une porte qui reste ouverte ou une personne passée sans contrôle peut obliger l'aéroport à fouiller une zone entière. C'est pourquoi un agent qui constate une intrusion la signale tout de suite à sa hiérarchie plutôt que de gérer seul : voir la fiche surveillance et patrouilles.

> **CAS PRATIQUE**
>
> **Situation.** Au poste de contrôle des passagers, une personne franchit la ligne sans passer par le portique, se mêle à une file déjà contrôlée et disparaît dans la partie accessible aux passagers en partance.
>
> **Réponse.** Ce que le règlement impose, c'est le résultat : si une personne non inspectée a eu accès à une partie critique, une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées est réalisée dès que possible (point 1.1.3.4). L'agent ne décide pas de la fouille ; il alerte immédiatement son responsable pour que la décision soit prise, et donne tout ce qu'il a vu.

À retenir

- Quatre niveaux : côté ville, côté piste, ZSAR, partie critique (plus, au besoin, des zones délimitées).
- La limite ville / piste est un obstacle physique visible ; les limites de chaque zone doivent être identifiables.
- La partie critique est une partie de la ZSAR, établie selon le nombre de cartes d'identification aéroportuaires.
- Zone contaminée ou intrusion : fouille de sûreté dès que possible ; l'agent alerte, il ne décide pas.

S'entraîner sur ce thème

Pour réviser les zones et leurs règles, les questions corrigées sur la sûreté aéroportuaire font travailler les définitions. La formation en ligne d'agent de sûreté aéroportuaire traite les zones au module 1, chapitre 2 ; elle prépare sans remplacer la formation en organisme autorisé. Pour les textes qui organisent la sûreté, voir la fiche cadre juridique de la sûreté aérienne, et pour le contrôle d'un site hors aéroport la fiche contrôle des accès.

Questions fréquentes

Quelle différence entre côté ville et côté piste ?

Le règlement 300/2008 définit le côté piste comme l'aire de mouvement et tout ou partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est réglementé ; le côté ville, ce sont les parties de l'aéroport qui ne sont pas côté piste (article 3). La limite entre les deux doit être un obstacle physique clairement visible pour le public, qui interdit l'accès aux personnes non autorisées (point 1.1.1.2).

Qu'est-ce qu'une zone de sûreté à accès réglementé ?

C'est la zone côté piste où, en plus d'un accès réglementé, d'autres normes de sûreté de l'aviation s'appliquent (règlement 300/2008, article 3). Elle comprend au moins la partie accessible aux passagers en partance inspectés, la partie où passent ou sont gardés des bagages de soute inspectés, et la partie désignée pour le stationnement des aéronefs à embarquer ou débarquer (point 1.1.2.1).

Qu'est-ce qu'une partie critique ?

C'est une partie de la zone de sûreté à accès réglementé qui comprend au moins les parties accessibles aux passagers en partance inspectés et celles où des bagages de soute inspectés peuvent passer ou être gardés, sauf bagages sécurisés (point 1.1.3.2). Des parties critiques sont établies dans les aéroports où le nombre de personnes détenant une carte d'identification aéroportuaire donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé dépasse un seuil fixé au point 1.1.3.1.

Que se passe-t-il si une personne non autorisée est entrée dans une zone réglementée ?

Une fouille de sûreté des parties qui pourraient avoir été contaminées doit être réalisée dès que possible, afin d'obtenir l'assurance raisonnable qu'aucune partie ne contient d'articles prohibés (points 1.1.2.3 et 1.1.3.4).

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 1.0.2, 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3 ; 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), article 3, points 11 à 14 ; 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 L6342-2 (accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé), L6342-2, version du 02/03/2012 ; 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.