



Roissy
**LES COULISSES
DE LA
SÉCURITÉ**

Malgré la crise sanitaire qui a réduit fortement le trafic des passagers à Roissy-Charles-de-Gaulle, la sécurité de l'aéroport demeure une mission sensible. Surveillance de la plate-forme, sécurisation des arrivées de masques de Chine, contrôle de l'immigration illégale, lutte contre les trafics, prévention antiterroriste. Dans un contexte singulier, le «Figaro Magazine» a pu suivre en exclusivité, ces derniers mois, le travail des policiers, gendarmes et douaniers.

Par Vincent Nouzille (texte) et Bernard Sidler (photos)

Utas endit aut
imexplaabo
restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel

Qui velitium audis sunt la viderspel essimo te ommodic iendigentem ipsum faceatus, quae omnis eaque porem idi volore.

Vous venez d'où ? ». À travers la vitre sécurisée de son guichet, appelée une aubette, l'agent de la police aux frontières (PAF) saisit le passeport du passager qui se présente. « De Mexico », répond le visiteur masqué. Considéré comme venant d'un pays classé « rouge » au plan sanitaire, il a été aiguillé vers deux aubettes dédiées. En quelques secondes, le policier regarde le passeport et pose le document sur un lecteur optique.

INTER

L'ordinateur interroge instantanément quatre fichiers sensibles, notamment ceux des personnes recherchées et celui des individus fichés S. Quatre feux verts. Le policier poursuit : « Avez-vous fait un test Covid ? ». « Non », répond le Mexicain. « C'est obligatoire pour entrer sur le territoire. Vous irez le faire en bas, à l'étage des bagages. » Passager

suivant. Le flux du vol de Mexico s'écoule en quelques minutes, sans incidents. En ce début septembre, les agents de la PAF chargés du contrôle frontalier à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG) retrouvent une activité qu'ils peinent à qualifier de « normale ». « Ce matin, nous avons des arrivées de Conakry, Addis-Abeba, Tel-Aviv, Mexico et des vols intra-européens, de Londres et d'Athènes. Cela redémarre doucement », confie un superviseur des équipes des aubettes. En temps ordinaire, avant la crise du Covid-19, Roissy-CDG voyait défile en moyenne plus de 200 000 passagers par jour. Durant l'automne dernier, les passagers s'agglutinaient parfois en queues interminables pour passer les postes-frontières, au point de provoquer la colère d'Augustin de Romanet, le président d'Aéroports de Paris, gestionnaire des lieux. « Pour éviter ces engorgements, nous avons constitué des équipes mobiles qui peuvent ouvrir des aubettes supplémentaires en quelques minutes »,

commente le contrôleur général Julien Gentile, le patron de la PAF à Roissy.

INTER

La pandémie mondiale a fait chuter brutalement le trafic aérien de plus de 90% : au printemps, le flux quotidien était inférieur à 10 000 passagers à Roissy. Depuis la fin du confinement, des vols intra-européens de la zone Schengen ont repris, ainsi que quelques autres destinations : le trafic est remonté aux alentours de 40 à 50 000 passagers par jour en septembre. Cinq terminaux de l'aéroport sur neuf demeurent fermés. Seuls les hangars de fret semblent conserver leur bourdonnement habituel. Malgré ce contexte exceptionnel, les agents de la PAF restent sur le pont. Car, quel que soit son niveau d'activité, la sécurité du premier aéroport de l'Europe continentale reste une priorité absolue des 1 800 policiers qui surveillent les aéroports, comme des 210 gendarmes qui inspectent les pistes et des 1 300 douaniers qui

Qui velitium audis sunt la viderspel essimo te ommodic iendigentem
ipsum faceatus, quae omnis eaque porem idi volore.
non repudia nonsequ asperro doluptati ptiossin enihicime eos sim quis

ont l'œil sur les marchandises. Tous travaillent en lien avec Aéroports de Paris et sont placés sous la coordination d'une préfète déléguée pour la sécurité et la sûreté des aéroports parisiens. Contrôle des passeports, des bagages et des locaux, répression de la fraude et des trafics: les missions sont multiples. La crise sanitaire en a ajouté de nouvelles avec, pour les policiers, le contrôle du port du masque ou des documents de voyage justifiant la présence dans les aéroports.

INTER

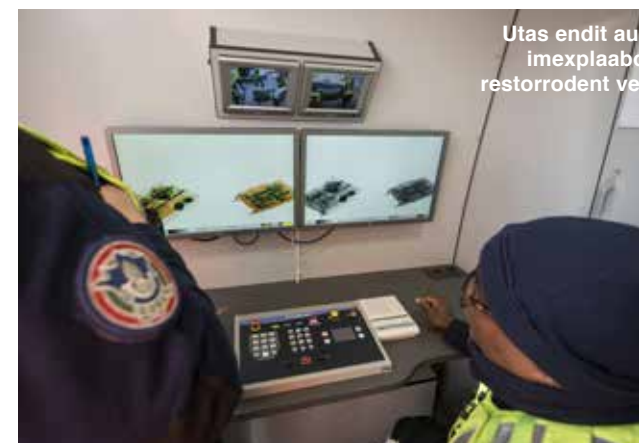
De leur côté, les gendarmes sécurisent les arrivées des vols d'avions de fret, transportant les masques, blouses et autres charlottes expédiés, la plupart du temps, depuis la Chine. À partir de mai, ces livraisons ont explosé, jusqu'à plusieurs dizaines d'arrivées d'avions-cargos par jour ! « Les masques étaient devenus très chers et très précieux. Il fallait absolument éviter des détournements sur les pistes », explique le commandant David Martin, chef de la compagnie de gendarmerie des transports aériens (GTA) de Roissy. Plus de 3 milliards de masques sont ainsi arrivés ces derniers mois à Roissy-CDG, boostant l'activité des transitaires. Depuis l'été, ce trafic se poursuit, avec plusieurs atterrissages par jour. Armés de fusils d'assaut, les gendarmes encerclent les avions-cargos et escortent les convois jusqu'aux entrepôts. Des suspects qui avaient dérobé deux palettes de masques dans les hangars ont vite été arrêtés. Ces urgences n'effacent pas les autres missions traditionnelles, tout aussi délicates. La principale demeure la surveillance des frontières. Remis en place depuis les attentats du 13 novembre 2015, le contrôle des papiers d'identité de tous les voyageurs qui franchissent une frontière est toujours d'actualité. L'an dernier, près

de 30 000 personnes fichées ont été signalées par les services de police lors de leurs passages aux frontières. Les agents en poste dans les aubettes y contribuent, tout comme les 83 sas automatiques de reconnaissance faciale, installés ces dernières années. « Sous la supervision de la PAF, les automates contrôlent 50% des voyageurs de nationalité européenne. Notre objectif est de monter au moins à 75% », avance le commissaire divisionnaire Alexis Marty, qui dirige l'activité passagers de la PAF à Roissy. ar ailleurs, cinq équipes de Brigades mobiles d'immigration (BMI) peuvent aussi inspecter les documents d'identité dès la sortie des avions. « Nous faisons des contrôles aux passerelles pour détecter les faux-papiers », précise le major Eric R., chef adjoint des BMI. En cas de soupçons, ils se rendent dans un bureau voisin, où des spécialistes de la fraude documentaire auscultent les documents de plus près. Ils sont équipés de loupes puissantes, de microscopes et d'un analyseur vidéo. Tout est scruté : police de caractères, encre, filigrane du papier, collage des photos. Au fil du temps, les policiers ont constitué une collection de faux-papiers du monde entier, avec toutes les contrefaçons, falsifications et usurpations possibles. « Certains faussaires sont très doués. Mais d'autres font des erreurs d'orthographe, comme ces faux-passeports européens fournis en Turquie à des Iraniens avec la mention 'titulaire' au lieu de 'titulaire' », raconte une experte de la fraude documentaire. Ces derniers mois, les policiers constatent une recrudescence de faux-papiers en provenance de Grèce. « Les filières de faussaires et de passeurs tentent le tout pour le tout », constate Eric R.. Lorsque les passagers n'ayant pas les bons documents d'entrée sont bloquées par la PAF - soit 8 150 cas,

pour 76 millions de passagers en 2019 - elles sont placées, après un examen approfondi de leur situation, dans une « zone d'attente » pour une durée maximale de 20 jours : il s'agit d'un bâtiment d'accueil, avec 157 lits, situé à l'écart des pistes, sous zone internationale. Des agents de la PAF gèrent ces lieux, en lien avec la Croix-Rouge et l'OFPPA, organisme qui traite les demandes d'asile. L'an dernier, 7 200 voyageurs ont été finalement considérés comme « non-admis ». « Plus de la moitié d'entre eux ont été réacheminés vers leur destination d'origine », explique Alexis Marty. Les autres ont pu entrer sur le territoire, après avoir régularisé leurs papiers, ou sur décision des juges du tribunal de Bobigny. Certains ont été placés en garde à vue après avoir refusé de se soumettre au réacheminement.

INTER

La deuxième grande mission sécuritaire à Roissy consiste à lutter contre les trafics, que la crise sanitaire n'a pas stoppés. Elle relève principalement des Douanes. Malgré la baisse du trafic des passagers, les douaniers se postent, comme d'habitude, aux sorties pour surveiller les valises des voyageurs. L'accès aux données des compagnies aériennes et au fichier des passagers (PNR) permet de « profiler », en amont, des arrivées suspectes. L'observation sur place fait le reste. « Ce qu'on appelle le flair du douanier, c'est l'expérience, mais aussi l'analyse comportementale », précise Jean-François Rubler, qui supervise le contrôle douanier des voyageurs à Roissy. Regards, démarches, hésitations : tout est analysé chez les voyageurs en quelques secondes. Les douaniers trouvent de tout en ouvrant les bagages: de la viande ou des poissons interdits, des légumes et fruits proscrits, des



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



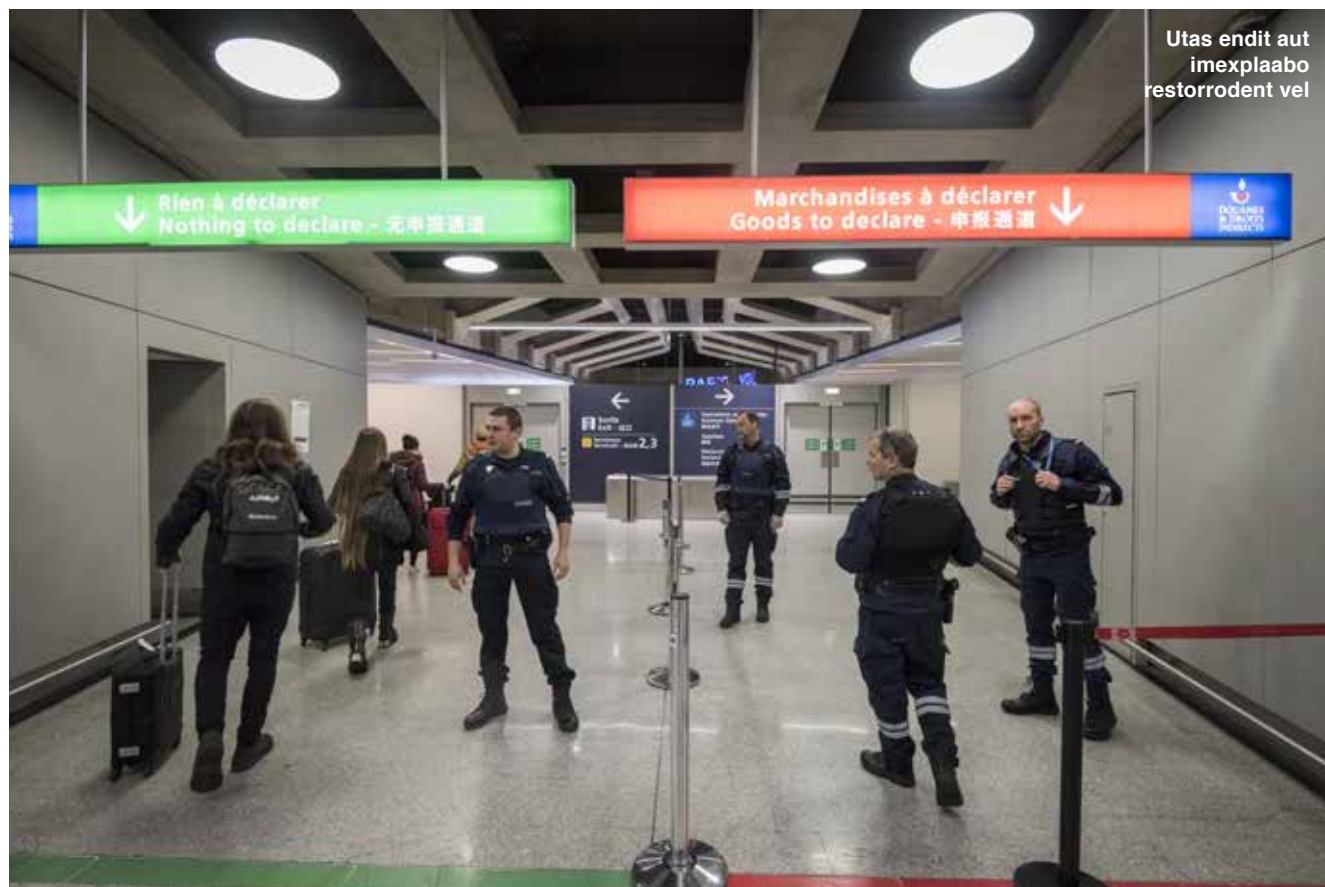
Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Utas endit aut imexplaabo restorrodent vel



Qui velitium audis sunt la viderspel essimo te ommodic iendigentem ipsum faceatus, quae omnis eaque porem idi volore.

cigarettes dépassant la franchise (une cartouche par personne), des stupéfiants, de l'argent non déclaré, ou, ces derniers temps, des masques non conformes. Les douaniers interviennent également sur le tarmac en ciblant des vols de provenance dite sensibles. Depuis quelques mois, ils sont équipés d'une camionnette spéciale, appelée Scan-Van, qui permet de passer au crible tous les bagages sortant d'une soute d'avion en moins de 30 minutes. « Même sur des vols en transit, nous pouvons tout radiographier rapidement », assurent Pascal Gimeno et Yves Faisandier, de la division de surveillance N°1.

INTER

Dans les immenses zones de frêt de Roissy, qui voient passer plus de 2 millions de tonnes de marchandises chaque année, le ciblage est plus complexe. « On ne peut pas contrôler tout ce qui passe ici, sinon nous bloquerions les échanges économiques », explique Jean-François Cornillou, le directeur du frêt aux douanes de

Roissy. Toute marchandise arrivant à Roissy-CDG est enregistrée dans une base de données dite « Import control system » (ICS). Le dédouanement est informatisé, avec plus de 2000 entreprises certifiées. La traque de la fraude et des trafics illicites relève donc surtout du renseignement et de l'analyse de risques. Les douaniers essaient de repérer d'éventuelles imprécisions ou anomalies dans la masse des données. De faux intitulés sur les documents peuvent dissimuler des marchandises prohibées : ces derniers mois, du mobilier de jardin cachait de précieux bas-reliefs et des chips d'avocats masquaient des écailles de pangolins. Sur les 8 millions de déclarations douanières reçues l'an dernier, les limiers ont repéré 26 000 dossiers douteux. Dans ces cas, les douaniers peuvent inspecter les colis de visu. Comme ces paquets de textiles arrivés du Liban, bourrés de contrefaçons de grandes marques, fabriquées en Syrie. En 2019, les douaniers de Roissy ont également saisi 770 kg de cocaïne,

470 kg de cannabis, 90 kg d'héroïne. Ils ont mis la main sur 12 tonnes de solvants chimiques entrant dans la fabrication du GHB, une drogue de synthèse. Sans compter les 15 tonnes de cigarettes de contrebandes, provenant surtout des pays de l'Est.

INTER

Les gabelous constatent aussi une flambée des micro-trafics qui passent par le frêt-express. Dans les hangars géants d'un gros opérateur postal, où arrivent chaque jour 500 000 petits colis commandés sur internet, une équipe de douaniers sélectionne des paquets qui leur paraissent suspects, avant de les ouvrir. La pêche est variée : maillots de foot et sacs contrefaits de Chine, cigarettes de contrebande de toutes origines, faux Viagra, médicaments d'Inde, faux timbres britanniques, cannabis expédié des États-Unis, pilules d'ectasy des Pays-Bas... « Nous dressons des centaines de procès-verbaux d'infractions douanières, et poursuivons parfois l'enquête, via des livraisons

PUB

Qui velitium audis sunt la viderspel essimo te ommodic iendigentem ipsum faceatus, quae omnis eaque porem idi volore.

surveillées», révèle Pascal Metzger, chef du Centre de dédouanement postal. Entre 2012 et 2020, le nombre de ces petits colis a grimpé ici de 3 à 14 millions par mois...

INTER

Le troisième enjeu des forces de sécurité concerne la sûreté de l'aéroport lui-même. Un défi colossal puisque Roissy-CDG couvre une superficie de 3 300 hectares, soit un tiers de la superficie de Paris, et comporte environ 300 km de routes et de pistes, ainsi qu'un labyrinthe de bâtiments. Près de 10 000 caméras observent en permanence ce qui se passe, à l'intérieur comme à l'extérieur, jusqu'aux grillages qui en délimitent l'enceinte. Les gendarmes se servent parfois de

C'est là que les policiers, en cas de vols signalés dans les aérogares, essaient d'identifier les auteurs des délits. « Les caméras permettent de revoir ce qui s'est passé », explique un officier qui montre, en différé, un chapardage de téléphone portable à l'insu d'un visiteur distrait. Très discrètement, la PAF déploie aussi des équipes de « faux voyageurs », des agents en civil munis de valises, qui déambulent dans les aérogares, à l'affût des pickpockets et voleurs à la tire. « Ces voleurs observent souvent des voyageurs aux distributeurs des billets, puis leur dérobent leurs portefeuilles et leurs sacs dans les couloirs ou dans les escalators. Nous essayons de les coincer en flagrant délit », confie Frédéric, un vétéran de ces équipes invisibles,

bergers belges spécialisés dans la détection d'explosifs, peuvent lever des doutes sur une voiture, un objet ou un bagage. Par ailleurs, des commandos de gendarmes, baptisés PSIG-Sabre, et de policiers, nommés BSF, ont été constitués pour arriver au plus tôt. « Il s'agit de fixer la situation, de sécuriser les environs, en attendant que les groupes d'intervention, comme le RAID, arrivent. Mais nous pouvons aussi interpellé et riposter directement, si nécessaire », explique le capitaine Julien Goman, chef de l'unité de sécurisation des frontières de la PAF. Lourdemment armés, dotés de casques et de boucliers de protection, ces forces d'élites passent beaucoup de temps à s'entraîner sur place, souvent pour des exercices en commun.



Utas endit aut
imexplaabo
restorrodent vel



Utas endit aut
imexplaabo
restorrodent vel

drones pour surveiller ces alentours. Tous les accès aux zones réglementées, comme les pistes et le frêt, sont filtrés. Chaque véhicule de service, géolocalisé en temps réel, doit être inspecté à l'entrée par les agents de sûreté, employés par Aéroports de Paris. Les quelques 90 000 badges attribués aux personnes travaillant sur place sont traçables. Ils peuvent être désactivés à distance en cas de souci. Le risque zéro n'existe pas. Mais tout incident, intrusion, manifestation ou mouvement suspect est, a priori, rapidement détecté par les services compétents, notamment sur les écrans du PC opérations des gendarmes de la GTA, ou sur ceux du centre de commandement de la PAF, situé dans son QG de béton.

qui procèdent à plusieurs interpellations chaque semaine. Mais l'ultime obsession des policiers et gendarmes de Roissy demeure les risques d'attaques terroristes. Les attentats à Bruxelles-Zaventem en mars 2016 et l'agression de deux militaires Sentinelle à Orly en mars 2017 ont changé la donne. « Depuis 2015-2016, nous avons nettement renforcé nos capacités d'intervention rapide », explique le commandant David Martin. Sans dévoiler les détails confidentiels des dispositifs, les responsables assurent qu'ils doivent être prêts, en cas de scénario dramatique, à se déployer en quelques minutes dans n'importe quel endroit de l'aéroport. Une quinzaine d'équipes cynophiles, issues de la PAF et des gendarmes, avec leurs

Et elles demeurent en veille permanente. « Le danger peut surgir à tout moment », confie le capitaine Philippe G., commandant en second des PSIG-Sabre.

INTER

Une petite équipe de gendarmes snipers fait de même. Positionnés lorsque des invités officiels passent par l'aéroport, ils sont aussi disponibles en cas d'incident majeur. Il y a quelques mois, deux inconnus ont été signalés dans un terminal en train d'échanger ce qui ressemblait à un fusil d'assaut. Les suspects ont été aussitôt interpellés avec leur arme. Il s'agissait d'un jouet en plastique. Une fausse alerte. Mais toutes les alarmes ont sonné...

Vincent Nouzille

PUB