

Instruction n° 0 0 0 8 3 /CCAA/DG/DSF du 0 7 AVR. 2006
relative aux procédures de contrôle de foules

1- Généralités

Une activité spontanée de groupe peut être à l'origine de troubles dans un aéroport. La foule étant composée d'individus, c'est le comportement de l'individu qui est important dans les manifestations de foule. La structure de sûreté d'aéroport et la direction de l'aéroport doivent donc rester toujours vigilantes à la possibilité qu'une foule ou un rassemblement de personnes dans un aéroport pour une raison ou pour une autre puisse, délibérément ou non, perturber les activités aéroportuaires normales. L'approche et les techniques à utiliser pour le contrôle de foules doivent être régies par les circonstances nécessitant l'intervention et par le degré de préavis dont disposent les unités de sûreté de l'aéroport.

2- Coordination des plans d'urgence

Les plans d'urgence des unités de sûreté d'aéroport en matière de contrôle de foules et de contrôle d'autres situations d'urgence pouvant résulter de rassemblements doivent être soigneusement coordonnés avec ceux d'autres organismes publics dont la coopération et le soutien peuvent être nécessaires. Dans la planification conjoncturelle, il convient de prendre en compte la nécessité éventuelle d'une assistance des services locaux d'incendie et de police hors aéroport et d'autres services de police appropriés.

3- Vigilance des administrations aéroportuaires

À des époques de troubles civils ou de tensions, les administrations aéroportuaires doivent être particulièrement vigilantes à l'action subreptice ou visible de dissidents. Les saboteurs bien entraînés opèrent dans le plus grand secret, mais des dissidents mal formés ont tendance à parler, menacer ou se vanter, et leurs plans peuvent ou bien être connus en détail ou bien être devinés. À moins de bénéficier de l'entière coopération des médias, un incident d'intervention illicite sur un aéroport peut attirer une foule, mais d'une façon générale il ne doit pas être difficile de maintenir la foule derrière des dispositifs de sûreté. Il y a tellement de sources possibles d'informations qu'il est peu probable qu'une administration aéroportuaire soit prise entièrement par surprise.

4- Responsabilité du contrôle des foules

La responsabilité du contrôle des foules appartient au service de la **police nationale**, dans le cadre de sa responsabilité plus large de maintenir l'ordre dans son secteur de compétence. La planification de base

lequel le service de police est d'ailleurs représenté. Il y a lieu d'obtenir l'accord du chef de sûreté d'aéroport et l'avis du directeur de l'aéroport avant de mettre en oeuvre le plan approprié de contrôle de foules. S'il devient nécessaire de recourir à des forces armées de l'État pour réprimer des troubles, l'autorité civile doit continuer de superviser l'activité et les militaires doivent prêter leur concours à cette autorité. Tout arrangement entre les services de sûreté de l'aéroport et le service local de police doit indiquer clairement qui exerce l'autorité sur les opérations.

5- Mesures de contrôle -

5.1 Dans le cas de rassemblements paisibles, la persuasion peut être plus efficace qu'un déploiement de force qui risque d'irriter la foule. Les mesures de contrôle ou de dispersion doivent être prises de façon ferme mais dans un esprit amical. Dans le cas de rassemblements hostiles, la décision de recourir à la force, à quelque degré que ce soit, doit être prise par l'organisme de sûreté et doit être fondée sur de bonnes pratiques de sûreté. En cas de recours à la force, il faut que ce soit au niveau minimal nécessaire pour aboutir au contrôle souhaité ou à la dispersion du groupe, et il faut agir de façon impartiale et objective. **Dans tous les cas, le droit des personnes à s'assembler pacifiquement doit être reconnu et préservé, tant que des vies humaines et des biens matériels ne sont pas mis en danger.** En aucun cas des personnes non autorisées ne doivent être admises à faire irruption dans le côté piste d'un aéroport.

5.2 Les mesures initiales prises par les unités de sûreté doivent être basées sur une évaluation attentive de la situation. Si le rassemblement est paisible, on peut probablement se contenter de mettre en place des gardes de sûreté pour diriger la circulation automobile et pour tenir la foule à l'écart des aires de mouvement de l'aéroport. Il ne faut toutefois pas oublier que la foule peut être totalement amicale et cependant être sous l'empire de l'émotion, au point qu'il soit difficile de la contenir et qu'il fasse faire appel à des unités de sûreté de réserve. S'il s'agit de groupes hostiles, la réaction de l'administration aéroportuaire doit être prompte et le chef de structure de sûreté doit être prêt à mettre en oeuvre une partie ou la totalité du plan conjoncturel afin de contrôler et contenir l'activité de la foule.

6- Techniques de contrôle

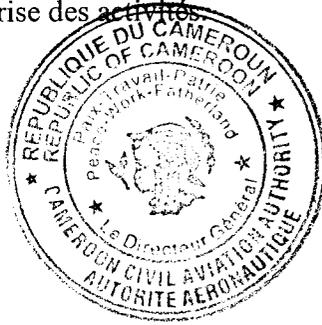
6.1 Les techniques de contrôle de foules doivent prendre en compte le concept de l'hyperégo partagé. Lorsque des personnes sont réunies en grand nombre, chaque individu a tendance à n'assumer aucune responsabilité à l'égard de sa conscience ou de ses actes. C'est ainsi que l'on peut souvent observer le développement d'une psychologie bien marquée à mesure que le rassemblement grandit en nombre. Chaque individu prend la personnalité de la foule et se joint à des actes qu'il ne commettrait pas normalement. Cherchant à s'identifier aux autres, l'individu transfère la responsabilité à la foule, en abandonnant sa propre identité. Lorsqu'il y a un pourcentage assez grand d'individus dans cette réaction de groupe, l'individu succombe à la psychologie de foule; la foule elle-même devient en quelque sorte l'individu et elle suit sans réfléchir des meneurs radicaux.

6.2 Lorsque l'attitude de la foule devient hostile ou belliqueuse, il risque fort d'en résulter des violences, des actes de destruction et des émeutes. Il est donc essentiel d'identifier assez tôt les meneurs, de les faire isoler par les services de sûreté et au besoin de les éloigner de la scène avant que la foule devienne incontrôlable.

4

deviennent un problème grave. Dans des périodes de tension, il est conseillé d'envisager des patrouilles régulières le long des clôtures périphériques.

- f) *Évacuation d'aéronefs.* Dans certaines circonstances, il peut être souhaitable que des aéronefs quittent l'aéroport. Les représentants des exploitants doivent déterminer quand ce sera nécessaire dans le cas de leurs aéronefs et ils doivent inclure les détails dans leurs plans d'urgence de sûreté. Les exploitants à base fixe doivent établir des plans similaires à l'égard des aéronefs dont ils ont connaissance. Les propriétaires d'aéronefs d'aviation générale peuvent envisager des ententes avec les exploitants à base fixe, soit pour que leurs aéronefs quittent l'aéroport, soit pour qu'ils soient éloignés vers des secteurs moins facilement accessibles de l'aéroport.
- g) *Services médicaux et premiers soins.* Même dans les rassemblements les plus paisibles, il arrive que des personnes soient blessées, selon l'ampleur de la foule et la superficie dans laquelle la foule est contenue. Les médecins et le personnel de premiers soins en poste sur l'aéroport doivent être immédiatement informés d'un rassemblement inhabituel et, si possible, un service d'ambulance doit être retenu en réserve.
- h) *Reprise des activités.* Si les circonstances ont nécessité la fermeture d'une partie ou de la totalité de l'aéroport, il incombe au directeur de l'aéroport après avis du chef de la structure de sûreté d'aéroport de décider de la reprise des activités.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA Ignatius