



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 73205

Texte de la question

M. Bernard Depierre appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la mise en service à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle du premier scanner corporel. Il regrette le développement d'un certain « fétichisme idéologique » consistant à fantasmer la réalité en l'envisageant telle qu'on voudrait qu'elle soit et non telle qu'elle est. À ce titre il s'interroge sur la mise en place de scanners corporels dans les aéroports : le criminologue français, président du Conseil supérieur de la formation et de la recherche stratégique, relativise l'engouement actuel pour les scanners corporels estimant qu'ils « ne sont pas infaillibles pour détecter les explosifs utilisés par les terroristes ». Au-delà des doutes sur l'efficacité de cette technologie, il rappelle que celle-ci est susceptible de constituer un risque sanitaire réel. Si l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail, saisie par le ministère de l'écologie pour évaluer les risques sanitaires liés à l'utilisation de scanners corporels à ondes dites "millimétriques", estime qu'ils ne présentent « pas de risque avéré pour la santé des personnes », cette agence a tout de même souligné dans son rapport la nécessité « d'instaurer un contrôle régulier des appareils mis sur le marché » et « de compléter ces contrôles par des mesures régulières *in situ* pour les appareils en opération, attestant de leur bon fonctionnement ». Ces recommandations témoignent d'un risque sanitaire potentiel notamment à l'endroit des passagers réguliers ainsi que du personnel des aéroports, amenés à passer plusieurs fois par semaine sous un tel portique. Il regrette également le coût prohibitif de cette technologie, environ 115 000 € par scanner, sans compter les coûts d'entretien nécessairement élevés, compte tenu des recommandations de l'AFSSET tendant à instaurer un contrôle régulier de ces installations. Enfin il s'interroge sur les atteintes au respect de la vie privée et à l'intimité des individus. Aussi, compte tenu de ces nombreuses réserves, il souhaiterait savoir s'il ne serait pas opportun de plutôt s'orienter vers d'autres techniques afin d'assurer la sécurité aérienne à travers notamment le renforcement du nombre de maîtres-chiens : les chiens renifleurs constituent aujourd'hui, comme le reconnaissent d'ailleurs nombre de militaires, l'un des moyens les plus efficaces dans la détection des explosifs. Il le remercie de bien vouloir lui faire part de la position du Gouvernement à ce sujet.

Texte de la réponse

Suite à la tentative d'attentat qui a eu lieu sur le vol de la Northwest Airlines entre Amsterdam et Detroit, le vendredi 25 décembre 2009, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a procédé, du 22 février au 23 mai 2010, à une démonstration de portique à ondes millimétriques sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Cet appareil a ainsi été installé dans le terminal 2E, en contrôle secondaire sur des vols à destination des États-Unis. Par lettre en date du 19 janvier 2010, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) et l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET) ont été saisis par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, afin d'évaluer les conséquences éventuelles de l'utilisation de cet équipement sur les personnes. L'IRSN s'est déclaré incompétent concernant ce type d'appareil, qui n'utilise pas de source radiologique. L'AFSSET a conclu, quant à elle, que « les niveaux d'exposition aux champs électromagnétiques émis par le scanner en question, sur la base des informations recueillies, respectent la réglementation en

vigueur » et a élaboré une liste de recommandations qui ont été immédiatement prises en compte. Ainsi, afin de « garantir le bon fonctionnement des appareils et de s'assurer du bas niveau d'exposition du public », l'AFSSET recommande « d'instaurer un contrôle régulier des appareils mis sur le marché », et « de compléter ces contrôles par des mesures régulières in situ pour les appareils en opération ». Ces mesures visent à s'assurer du maintien de la conformité des appareils, dès lors qu'ils sont utilisés pour le contrôle de personnes. L'ensemble des équipements utilisés pour le contrôle des passagers (portiques de détection de masses métalliques, détecteurs portatifs de masses métalliques) ou pour le contrôle des bagages (appareils radioscopiques, équipements de détection de traces d'explosifs) fait l'objet de tests réguliers permettant d'évaluer leur bon fonctionnement, aussi bien en termes de sécurité d'utilisation qu'en termes de performance. Toutes les précautions sont prises pour limiter les atteintes à l'intimité des personnes qui est, en tout état de cause, plus faible que lors d'une palpation bien faite. Les premiers résultats de la démonstration du portique à ondes millimétriques montrent que l'emploi de ce type d'équipement permet d'améliorer, de façon substantielle, la détection de certaines menaces non métalliques sur les passagers. Sans préjudice des éventuelles difficultés légales et réglementaires, cette technique prometteuse n'est pas suffisamment mature pour en permettre, en l'état, un déploiement généralisé sur nos aéroports, lors des contrôles primaires. Des actions sont donc engagées avec l'industrie pour améliorer ce type d'équipement et conduire des démonstrations en aéroports afin d'en évaluer les progrès techniques. La DGAC soutient par ailleurs depuis 1999 l'utilisation des équipes cynotechniques pour la sûreté de l'aviation civile. La France est d'ailleurs l'un des pays d'Europe ayant le plus d'équipes de ce type utilisées pour la mise en oeuvre des mesures de sûreté, principalement pour le contrôle des bagages de soute et du fret, mais également pour la sécurisation de véhicules, de locaux et d'aéronefs. La DGAC a participé aux travaux d'harmonisation de l'utilisation des équipes cynotechniques au niveau européen (Règlement [UE] n° 573/2010 modifiant le règlement [UE] n° 185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en oeuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile). Cependant, la DGAC est réticente à l'utilisation de ces équipes cynotechniques pour le contrôle systématique des passagers, dans la mesure où une telle utilisation induit notamment des contraintes sanitaires importantes. Par ailleurs, il conviendra d'évaluer, outre l'efficacité de cette technique, son acceptabilité par les passagers dont certains peuvent avoir une crainte, voire une répulsion vis-à-vis des chiens. La DGAC conduira donc, dans les prochains mois, une étude afin d'évaluer les éventuelles conditions d'utilisation de ces équipes cynotechniques et la perception par les passagers de ce moyen de contrôle.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Depierre](#)

Circonscription : Côte-d'Or (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 73205

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 mars 2010, page 2305

Réponse publiée le : 24 août 2010, page 9378