



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION LORSQUE LES RESSOURCES SONT LIMITÉES

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les menaces qui pèsent sur l'aviation changent à mesure que les terroristes cherchent à déjouer les processus de sûreté en place et à mettre au point de nouvelles façons de s'attaquer aux aéronefs, aux passagers ou aux installations aéronautiques. Plusieurs moyens peuvent aider les États membres à contrecarrer des menaces qui évoluent constamment. Ces moyens vont des coûteuses techniques avancées de filtrage des passagers, des bagages et du fret aux mécanismes moins chers utilisés comme moyens principaux ou complémentaires de filtrage. Chaque État peut adapter son régime de sûreté à la taille de son système de transport aérien et aux ressources dont il dispose, tout en respectant les normes internationales. La présente note propose aux États membres d'envisager l'emploi d'autres mesures et d'autres technologies dans la conception et le développement de leur régime de sûreté. Il existe en effet, outre le matériel de haute technologie pour le filtrage des passagers, des bagages et du fret, des mécanismes moins coûteux qui peuvent vraiment renforcer les régimes de sûreté en place et par le fait même en augmenter l'efficacité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à noter que les contraintes imposées aux ressources financières et humaines ne doivent pas nécessairement freiner le développement d'un système efficace de sûreté de l'aviation ;
- à recommander la prise en compte d'autres mesures et d'autres technologies dans la conception et le développement des régimes de sûreté de l'aviation des États membres ;
- à élaborer des éléments indicatifs sur les méthodes de basse technologie qui peuvent être utilisées par les États ;
- à prier instamment les États de faire connaître leurs techniques novatrices de basse technologie aux autres États afin de garantir la sûreté du système aéronautique mondial ;
- à explorer les possibilités d'élaboration de cours sur les mécanismes de basse technologie par les centres de formation de l'OACI.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B, *Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale*.

*Incidences
financières :*

Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.

1. INTRODUCTION

1.1 En raison de sa visibilité, de son haut profil et de son symbolisme national, l'aviation civile continue à être une cible pour les terroristes et les criminels. Les menaces contre l'aviation ont évolué au cours de plusieurs décennies et elles sont maintenant en général bien planifiées et étudiées. La menace la plus récente contre l'aviation civile mondiale remonte au complot d'août 2006, qui visait à détruire à l'aide d'explosifs liquides les aéronefs partant du Royaume-Uni à destination des États-Unis. Ce complot est un excellent exemple de l'évolution constante des menaces qui pèsent contre l'aviation civile.

2. ANALYSE

2.1 Les systèmes aéronautiques nationaux diffèrent par leur taille et par les ressources dont ils disposent. Tous les États membres de l'OACI ont la responsabilité d'appliquer les normes mondiales de sûreté de l'aviation qui ont été convenues, par exemple les normes et pratiques recommandées (SARP), mais chaque État peut se conformer aux normes dans le cadre de son contexte économique et politique par l'emploi de techniques et de technologies adaptées à ses propres capacités et contraintes.

2.2 Pour atténuer les coûts associés à la sûreté de l'aviation, de nombreux pays partout dans le monde mettent au point des mesures novatrices de filtrage à faibles coûts, nous rappelant que la technologie ne remplace pas l'imagination. Il existe en effet, outre le matériel de haute technologie pour le filtrage des passagers, des bagages et du fret, des mécanismes moins coûteux qui peuvent vraiment renforcer les régimes de sûreté en place et par le fait même en augmenter l'efficacité.

2.3 Souplesse et imprévisibilité

2.3.1 Le terroriste auquel fait face l'aviation est adaptable, patient et intelligent. Le système de transport aérien est vaste et, en général, ouvert. Les efforts pour procurer une protection universelle en mettant en place des mesures de type « 100 % » ne sont ni efficaces, ni économiques ni entièrement inattaquables ; la lutte contre les menaces devrait donc plutôt être axée sur la gestion du risque. Les mesures de sûreté doivent être élaborées et établies sur la base d'analyses de risques et offrir plusieurs moyens de prévenir une attaque. Les mesures doivent évoluer constamment de manière à introduire l'incertitude dans les activités de planification et de surveillance de l'adversaire et pouvoir s'adapter à différents modes et différentes menaces afin qu'elles soient plus robustes devant un ennemi qui est dynamique et qui apprend.

2.3.2 *Souplesse.* Le cadre général de sûreté est meilleur lorsque les agents sont déployés de façon très souple, plutôt que d'être postés en permanence aux points de vérification et de revérification des personnes et des biens. La sûreté fondée sur le risque utilise les ressources à tous les niveaux de risque, mais aussi en proportions stratégiques. L'objectif du terroriste est de mettre le système en échec et d'exploiter les occasions prévisibles. La stratégie de sûreté doit donc être agile, souple, mobile et, avant tout, dynamique.

2.3.3 *Imprévisibilité.* L'imprévisibilité est cruciale pour contrecarrer les plans des terroristes. Si les protocoles de sûreté sont machinalement appliqués de la même façon, chaque fois, au même endroit, les terroristes sauront exactement à quoi s'attendre et pourront déterminer comment déjouer le système.

Cependant, si on introduit un élément d'imprévisibilité — en changeant ou en augmentant irrégulièrement les programmes d'inspection ou en utilisant les équipes cynotechniques à différentes étapes du processus de sûreté — le caractère aléatoire du processus le rendra effectivement plus complexe pour un éventuel terroriste.

2.4 **Observation du comportement**

2.4.1 La Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis utilise une technique évolutive, le programme d'observation et d'analyse du comportement, qui vise à donner aux agents de sûreté aéroportuaire des États-Unis un outil non intrusif de repérage des personnes potentiellement à risque pour qu'elles puissent faire l'objet d'une évaluation et/ou d'un filtrage plus poussés. Le programme s'inspire d'autres programmes d'analyse du comportement employés avec succès par les agents chargés de l'application de la loi et les agents de sûreté, tant aux États-Unis qu'ailleurs dans le monde.

2.4.2 Les techniques sont exécutées par une équipe spécialisée d'agents TSA ; chacun d'eux observe le comportement des passagers pour repérer ceux qui montrent des signes de stress et/ou de peur, ces comportements pouvant indiquer la malveillance ou une activité criminelle et/ou terroriste. Le programme améliore l'efficacité du travail des agents TSA car ils peuvent observer les passagers et les personnes dans tout l'aéroport et permet aux agents chargés de l'application de la loi d'être proactifs lorsqu'ils traitent avec le public dans un environnement aéroportuaire.

2.4.3 Le programme préconise aussi une approche intégrée, en étroite coopération avec les responsables de l'application de la loi (LEO) ; les techniques de reconnaissance du comportement sont employées par les agents TSA et LEO de façon coordonnée face aux passagers à risque. Grâce à cette approche unique et intégrée, le programme maximise l'efficacité des ressources LEO et TSA à l'aéroport en s'appuyant sur un travail d'équipe où les responsabilités de chaque élément sont clairement définies ; il garantit aussi que les passagers à très haut risque sont inspectés plus rigoureusement et, dans certains cas, interviewés et évalués par un responsable de l'application de la loi.

2.5 **Programme d'équipes cynotechniques**

2.5.1 Le programme national de détection des explosifs utilisant des chiens (NEDCTP) est un autre outil de la TSA. Ce programme a été lancé le 9 mars 1972 à la suite d'une menace anonyme d'attentat à la bombe reçue par un aéronef parti de New York à destination de Los Angeles. L'aéronef est retourné à New York, où les passagers ont été évacués et un chien détecteur de bombes a repéré l'engin explosif juste 12 minutes avant le moment prévu de l'explosion. Le NEDCTP a été créé le même jour. Depuis 2001, le programme a plus que doublé, passant de 174 équipes dans 39 aéroports à plus de 420 équipes dans au moins 75 aéroports et 13 systèmes de transport en commun.

2.5.2 Dans le cadre de ce programme, la TSA prépare les chiens et leurs maîtres à devenir des équipes mobiles efficaces, capables de détecter rapidement des matières dangereuses qui pourraient menacer les systèmes de transport. L'entraînement comprend des techniques de recherche dans les aéronefs, les bagages, les véhicules et les structures de transport ainsi que des procédures de repérage des matières dangereuses et l'avertissement du maître lorsque ces matières sont présentes. Ces équipes peuvent aussi rapidement exclure la présence de matières dangereuses dans les paquets, les structures ou les véhicules laissés sans surveillance, facilitant ainsi l'exercice libre et efficace du commerce. En raison de leur excellente mobilité et de leurs taux de détection fiables, les équipes cynotechniques sont maintenant aussi utilisées pour effectuer, à la suite de menaces à la bombe, des recherches dans les aéroports et les terminaux de transport en commun ainsi que dans les aéronefs, les trains, les bagages, le fret et les véhicules ; elles constituent un dissuasif éprouvé contre les terroristes potentiels.

2.5.3 Les États-Unis se sont engagés à promouvoir les méthodes de filtrage novatrices à faible coût. Lorsque le centre de formation à la sûreté de la TSA à Oklahoma City sera agréé par l'OACI, les États-Unis pourront offrir une formation sur la mise au point de mécanismes à basse technologie, puis aider d'autres États à élaborer cette formation.

— FIN —