



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

SÛRETÉ BASÉE SUR LE RISQUE

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu des initiatives en matière de sûreté basée sur le risque (RBS) mises au banc d'essai et/ou mises en œuvre par les États-Unis pour les passagers de l'aviation civile. Les États-Unis poursuivent leurs efforts pour centrer les ressources et améliorer la situation des passagers aux postes d'inspection/filtrage en appliquant des procédures de RBS axées sur les renseignements, et en accentuant l'utilisation de la technologie. Au titre de cette approche basée sur le risque, tous les passagers passent par une inspection/filtrage physique, mais les ressources sont allouées en fonction des risques. Cette approche permet aux États-Unis d'offrir la sûreté la plus efficace de la manière la plus rationnelle, en concentrant les ressources sur les populations les moins connues et à risque plus élevé.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique – Sûreté
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Sans objet.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis sa création, la Transportation Security Administration (TSA) s'est attachée à renforcer la sûreté de l'aviation tout en améliorant la situation des passagers. Afin d'atteindre cet objectif, la TSA met au point ses procédures de RBS axées sur les renseignements et intensifie l'utilisation de la technologie par le biais de l'initiative de la RBS (Risk-Based Security = RBS). La RBS repose sur les hypothèses suivantes : la majorité des passagers de lignes aériennes sont à faible risque ; la TSA peut mieux évaluer les passagers aériens sous l'angle du risque à travers la communication volontaire de renseignements ; la détection des comportements et les techniques d'entrevues renforcent le processus de sûreté. La RBS permet à la TSA d'attribuer par ordre de priorité des ressources limitées en matière d'inspection/filtrage, en fonction du risque, en portant son attention sur les « inconnus » et les passagers à risque élevé, tout en accélérant le processus d'inspection/filtrage pour les passagers connus et dignes de confiance.

1.2 La TSA a commencé à éprouver les techniques de la RBS dans les aéroports américains en août 2011. La RBS utilise des méthodes clés comme le pré-filtrage, l'évaluation des menaces en temps réel, les mesures de sûreté aléatoires imprévisibles et l'inspection/filtrage physique des passagers et de leurs effets personnels afin d'appliquer un protocole de sûreté solide et plus efficace. La RBS est utilisée à un certain degré dans tous les aéroports américains et elle comprend diverses initiatives intégrées aux strates de la sûreté de l'aviation allant du pré-filtrage aux programmes de sécurisation physique de l'aéroport.

2. ANALYSE

2.1 Dans le contexte de l'inspection/filtrage des passagers, la RBS est avant tout axée sur l'identification des passagers à faible risque pour la sûreté de l'aviation, en analysant les renseignements requis sur les passagers en plus des renseignements personnels volontairement communiqués par les passagers participant à des programmes de voyageurs connus dignes de confiance, comme Global Entry, NEXUS et SENTRI. La RBS comprend également des moyens d'évaluation de la menace, qui peuvent inclure la détection des explosifs par des chiens ou par la technologie, en collaboration avec les agents de détection des comportements. Les passagers qui sont définis comme étant à faible risque peuvent ensuite être éligibles à l'inspection/filtrage accélérée. Au mois de juillet 2013, plus de 12,5 millions de passagers ont participé à divers programmes de RBS, au nombre desquels figurent des participants volontaires, des militaires de service, des membres d'équipage, les passagers de 75 ans et plus, et de 12 ans et moins.

2.2 Le programme de RBS le plus notoire est le TSA Pre✓™, qui est actuellement mis en œuvre dans 40 aéroports américains et permet aux individus éligibles, préfiltrés de se porter volontaires pour l'inspection/filtrage accélérée. Depuis octobre 2011, plus de 12 millions de passagers sont passés par l'inspection/filtrage du TSA Pre✓™. Actuellement, le programme est disponible pour les citoyens américains qui sont membres des programmes existants de passagers dignes de confiance de la Customs and Border Protection (CBP), notamment Global Entry, Secured Electronic Network for Travelers' Rapid Inspection (SENTRI – une entente États-Unis-Mexique de facilitation du voyage) et NEXUS (un accord de facilitation États-Unis-Canada, qui permet aux citoyens canadiens également de devenir éligibles au TSA Pre✓™), ainsi que les grands voyageurs de cinq compagnies aériennes américaines. La nouvelle population de passagers qui sera incluse dans le TSA Pre✓™ est celle des militaires de service des forces armées américaines qui détiennent une carte d'accès commune (Common Access Card = CAC) délivrée par l'armée, valide, qu'ils peuvent présenter dans 10 aéroports participants. Les passagers participants

doivent encore passer par l'inspection/filtrage physique de leur personne et effets personnels accessibles ; mais l'inspection/filtrage accélérée du TSA Pre✓™ se fait sans avoir à sortir les liquides contenus dans des sacs d'un litre et les ordinateurs portables contenus dans des bagages de cabine, ou d'avoir à enlever ses chaussures, le vêtement léger de dessus/veste ou une ceinture. L'inspection/filtrage accélérée n'est pas garantie aux passagers éligibles au TSA Pre✓™ ; le principe de l'inspection/filtrage aléatoire et imprévisible du TSA peut exiger d'un passager qu'il passe par des protocoles d'inspection/filtrage supplémentaires. Le TSA Pre✓™ continue de s'élargir afin d'inclure d'autres groupes et d'autres compagnies aériennes dans des aéroports supplémentaires au fur et à mesure que cela devient possible dans la pratique.

2.3 En 2011, la TSA a mis en œuvre de nouveaux protocoles d'inspection/filtrage de sûreté pour les enfants de 12 ans et moins et, en mars 2012, des protocoles détaillés similaires pour les passagers de 75 ans et plus. Ces nouvelles procédures ont réduit, mais pas éliminé, les fouilles sommaires qui, dans le cas contraire, auraient dû être effectuées pour remettre les alarmes à zéro. Les passagers de 12 ans et moins et ceux de 75 ans et plus sont maintenant autorisés à garder leurs chaussures durant l'inspection/filtrage, ils peuvent passer plusieurs fois le détecteur de métal et les dispositifs de technologie d'imagerie de pointe, et il est possible qu'ils aient à passer par une détection de traces d'explosifs (ETD) plus poussée afin de remettre les alarmes à zéro. Les passagers de 12 ans et moins sont autorisés à utiliser les files du TSA Pre✓™ lorsqu'ils voyagent avec un passager éligible. Il faut apporter une solution à toutes les alarmes, mais ces nouvelles procédures assurent une sûreté efficace tout en permettant à la TSA de concentrer plus efficacement les ressources et d'améliorer l'expérience de voyage des voyageurs à faible risque.

2.4 Le programme des membres d'équipage connus (Known Crewmember = KCM) de la TSA fait partie de l'initiative de RBS qui permet aux agents de la sûreté du transport de vraiment vérifier l'identité et le statut professionnel des membres d'équipage et par voie de conséquence de leur offrir les procédures d'inspection/filtrage accélérée. À l'heure actuelle, près de 40 compagnies aériennes américaines participent activement au programme KCM dans près de 30 aéroports américains. En novembre 2012, la TSA a approuvé la deuxième étape du KCM, qui offre une inspection/filtrage plus efficace pour vérifier les agents de bord employés par les compagnies aériennes américaines. Cette population supplémentaire de membres d'équipage devient éligible au KCM à mesure que cela devient possible pour les transporteurs aériens.

2.5 La TSA s'est fixé comme objectif de fournir une inspection/filtrage physique accélérée à 25 pour cent des individus passés par l'inspection/filtrage de sûreté d'ici la fin de 2013, et à 50 pour cent d'ici la fin de 2014. Pour atteindre cet objectif, la TSA a mis en œuvre dans des aéroports sélectionnés un système d'admission gérée qui a recours à des couches de sûreté multiples pour identifier les voyageurs qui pourraient passer par l'inspection/filtrage accélérée. À travers l'admission gérée, l'inspection/filtrage par des chiens et les agents de détection des comportements permet l'évaluation indirecte en temps réel des passagers, et certains passagers qui ont été identifiés comme étant à faible risque peuvent devenir éligible aux files d'inspection/filtrage accélérée du TSA Pre✓™ .

2.6 Les États-Unis continuent de chercher des moyens d'étendre le nombre de voyageurs pouvant être éligibles aux programmes de RBS, aux fins d'une inspection/filtrage qui soit la plus efficace et effectuée de la manière la plus rationnelle possible. Cela comprend l'élargissement de l'éligibilité au TSA Pre✓™ à d'autres populations, comme les passagers à faible risque des liaisons internationales, qui a été mis en œuvre le 7 mai 2013, et notamment les membres de citoyenneté canadienne de NEXUS en novembre, 2012. L'inspection/filtrage accélérée facilite le mouvement des passagers individuels au poste d'inspection/filtrage, mais l'efficacité d'ensemble d'un bout à l'autre requiert que les files du TSA

Pre✓™ soient utilisées comme il convient durant les heures de pointe. En conséquence, la TAS examine également le moyen de fusionner divers programmes de RBS afin de travailler de manière cohésive et d'augmenter le flux de passagers aux files d'inspection/filtrage du TSA Pre✓™ ainsi que les procédures pour offrir une inspection/filtrage accélérée aux passagers éligibles dans les aéroports où un TSA Pre✓ n'est pas possible.

3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée est invitée à prendre acte des renseignements contenus dans la présente note.

— FIN —